









Grób bohatera lotu nad Atlantykie[m] ś. p. mjr. Ludwika Idzikowskieg[o].

U góry: świetny konstruktor ś. p. Zygmunt Puławski oraz niezapo[mnianej] pamięci pilot mjr. Jerz[y] Długoszowski.

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.

LOT POLSKI

NR. 21 LISTOPAD 1931 R.

CENA ZŁ. 1.

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK IX.

Za Komitet Redakcyjny: Redaktor **Zenon Wyrzykowski.**

Prenumerata: w kraju: Rocznie 18 zł. —, półrocznie 9 zł. —, kwartalnie 4.50 zł.; Nr. pojed. 1 zł.
Abonnement: zagranicą: „ 18 fr. szw. „ 9 fr. szw. „ 4.50 fr. szw. „ 1 fr.
Zmiana adresu — 0,50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: $^1/_1$ — 500 zł., $^1/_2$ — 270 zł.; przed tekstem $^1/_1$ — 350 zł., $^1/_2$ — 200 zł., $^1/_4$ — 125 zł.; poza tekstem: $^1/_1$ — 280 zł., $^1/_2$ — 150 zł., $^1/_4$ — 85 zł., $^1/_8$ — 50 zł. $^1/_{16}$ 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od $11^1/_2$ do $12^1/_2$.

Reprezentacje:

W KRAJU: Katowice: „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Drzymały 3 m. 7.

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

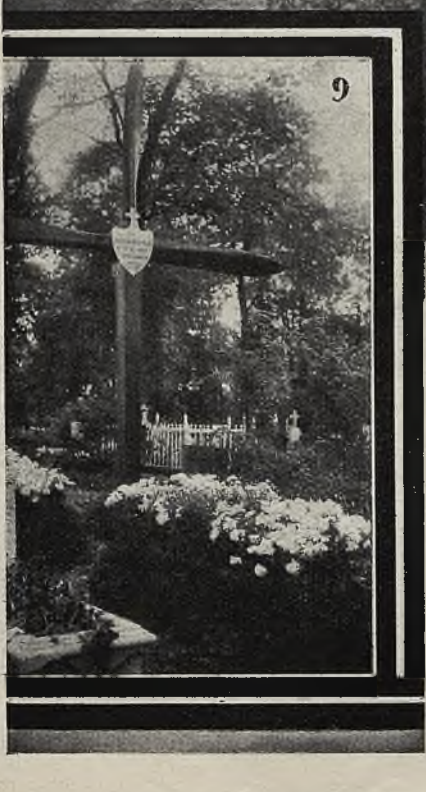
LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK IX. — Nr. 21 (107). DWUTYGODNIK LISTOPAD 1931.









W DNIU ZADUSZNYM

J. PUTIATYCZ-SURYNOWA

Rok 1930/31 był rokiem wielkiej pracy dla lotnictwa, posuwając je o wielki krok naprzód.

Raidy lotnicze, wynalazki, rekordy, konkursy i zawody roznosiły łoskotem śmig chwałę Pana stworzenia.

W roku tym pobijano ustanowione rekordy wysokości, szybkości, odległości i długotrwałości lotu, zdobywając sławę i puhary[1]) (Zwycięzca

[1]) Zawody o puhar Schneider'a nad cieśniną Southampton.

na konkursie międzynarodowym samolotów turystycznych, por. Żwirko).

W walce z przestworzami wielu w tym roku przybyło zwycięzców. Poloty górne, fantazja rycerska kuszą czarem szaleństwa szeregi bohaterów. Ten wielki korowód zwycięstw splata się w jedno wielkie „Swięto Skrzydła" [1]).

Na liście zwycięskiej zanotować należy w pierwszym rzędzie udaną rewizytę Costes'a i Bellonte'a w Ameryce (na lot Lindbergh'a) i lot transantlantycki eskadry Ministra Balbo. Dalej imię Kingford'a Smith'a śmiałego rekordzisty mórz i oceanów. Z kobiet panie Anny Johnson i Miss Spooner. Nie możemy wymienić zwycięskiej listy, bo jest ona tak szczęśliwie długa... Zresztą nie ten cel mojego artykułu.

Od listy zwycięskiej tragiczną siłą kontrastu odbija lista ofiar... To co jednym było szczęściem zwycięstwa (podróże hr. Zeppelina) — to dla drugich było gehenną rozpaczy (Tragedja angielskiego sterowca R. 101). To co dla jednych było wspaniałym przelotem nad Afryką (Raid: Lombardi, Marroti. Resini i polski lot: kpt. Skarżyński i por. Inż. Markiewicz) — to dla drugich było huraganową katastrofą nad górami Uralu (Le Brix i Mesmin). Co dla jednych było zwycięstwem oceanu — to dla drugich było zaledwie cudownem ocaleniem (Johansen, Viega i Roda wyłowieni w Atlantyku po sześciu dniach oczekiwania ratunku; oraz Mermoz w drodze z Sentiago do Tuluzy wzięty na pokład okrętu, z powodu defektu motoru).

* * *

Wiele grobów lotniczych na całym kontynencie przyniósł ten rok. Wielu odeszło od nas bohaterów, którym:

„coś się paliło w sercu,
Coś się marzyło w głowie"...

Lotnictwo francuskie straciło w tym roku jednego z największych swoich asów w osobie Le Brix'a.

W przejeździe przez Warszawę, nad trumną Jego okrytą trójkolorowym sztandarem — w serdecznem współczuciu pochyliło się polskie lotnictwo.

Jakieś dalekie, z przed lat dwóch echa dochodzą naszych uszu — to w porcie francuskim oddają salwy honorowe zwłokom przewożonym pod sztandarem amarantowym — Zwłokom majora Idzikowskiego.

Le Brix nie miał szczęścia w swoich przelotach — (z małemi wyjątkami).

Luty 1929 r. — maszyna na której leci do Saigon'u rozbija się w okolicy Raugoon.

W grudniu 1929 r. wyskakuje w nocy nad górami Birmy z uszkodzonego samolotu.

Nie zraża to tego legendarnie odważnego lotnika:

W lipcu b. r chce pobić rekord długości lotu w linji prostej i... ginie u podnóża gór Uralskich.

* * *

Lotnictwo polskie boleśnie odczuło w tym roku śmierć jednego z największych swych konstruktorów — śp. inż Zygmunta Puławskiego, twórcy pierwszego płatowca całkowicie metalowego, twórcy następnych, ewolucyjnych typów. Samoloty te budzą podziw nie tylko w Polsee, ale i zagranicą i zajmują na konkursie w Bukareszcie — pierwsze miejsce (samolot pościgowy).

Umysł twórczy inż. Puławskiego w ciągłej pracy tworzenia wciąż szedł naprzód, wciąż szukał nowych dróg, nowych możliwości i nowych ucieleśnień swych marzeń.

Jednem z marzeń Jego — było posiadanie własnego samolotu turystycznego— własnej konstrukcji.

Ale.. spełnione marzenia bywają często — nieszczęściem... W dniu 21 marca 1931 r., Ś. p. inż. Puławski ginie na swoim samolocie — śmiercią lotnika.

* * *

Od listy zwycięskiej — tragiczną siłą kontrastu odbija lista ofiar. Wiele grobów przybyło na całym kontynencie, skrzyżowanych śmigieł na cmentarzu wojskowym w Warszawie i wielu bohaterów ukryły w swych głębinach oceany, morza i Zatoka Pucka.

Na liście polskiej czołowe miejsce zajmuje Ś. p. Major Długoszowski. Człowiek legendarnej odwagi, jeden z pionierów polskiego lotnictwa wojskowego, biorący udział czynny w walkach o Niepodległość Ojczyzny. Latający na froncie na maszynach „spracowanych" i podziurawionych od kul nieprzyjacielskich... (Pod Zasłaniem s. p. major Długoszowski — pilotował maszynę przez 30 minut, będąc ciężko ranny).

Rycerz bez skazy i trwogi.

Jeden z niewielu tych, którzy mają frontową odznakę pilota... (Srebrny orzeł trzymający zielony wieniec laurowy).

...Na liście polskiej za mjr. Długoszowskim stoi szereg tych co uniesieni fantazją rycerską zginęli w walce z przestworzami i odeszli:

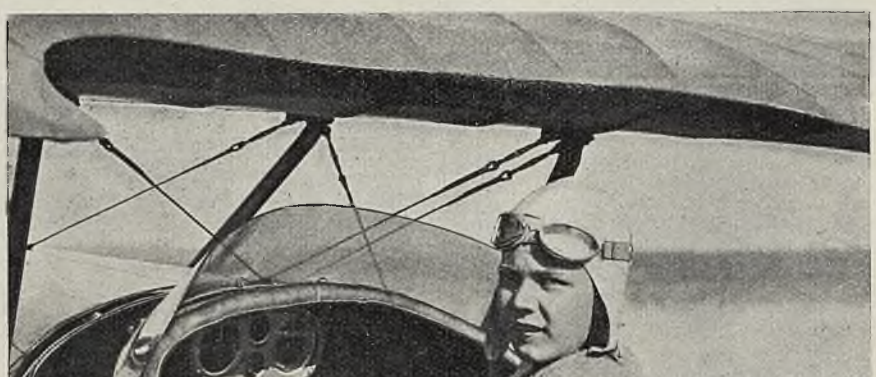
„w świat obcy, wiecznością surowy,
Gdzie gwiazdy mrzą blaskiem rzęsiście..."

W Dzień Zaduszny pochylmy się nad Ich grobami w serdecznem wspomnieniu.

Fotomontaż na pierwszej stronie przedstawia fragmenty cmentarzy w różnych miastach Rzeczypospolitej, 1) i 3) fragmenty grobów z cmentarza garnizonowego warszawskiego, 2), 4), 5) groby lotników na Powązkach, 6) — fragmenty grobów z garnizonowego cmentarza w Krakowie (2 pułku lotn.) 7) cmentarz garnizonowy rejonu lotniczego 3 pułku lotn., 8) Apel poległych lotnikkw z Poznania, odczytuje d-ca 3 p. lotn. ppłk. Kalkus; 9) fragment z cmentarza garnizonowego w Toruniu (4 pułk lotn.).



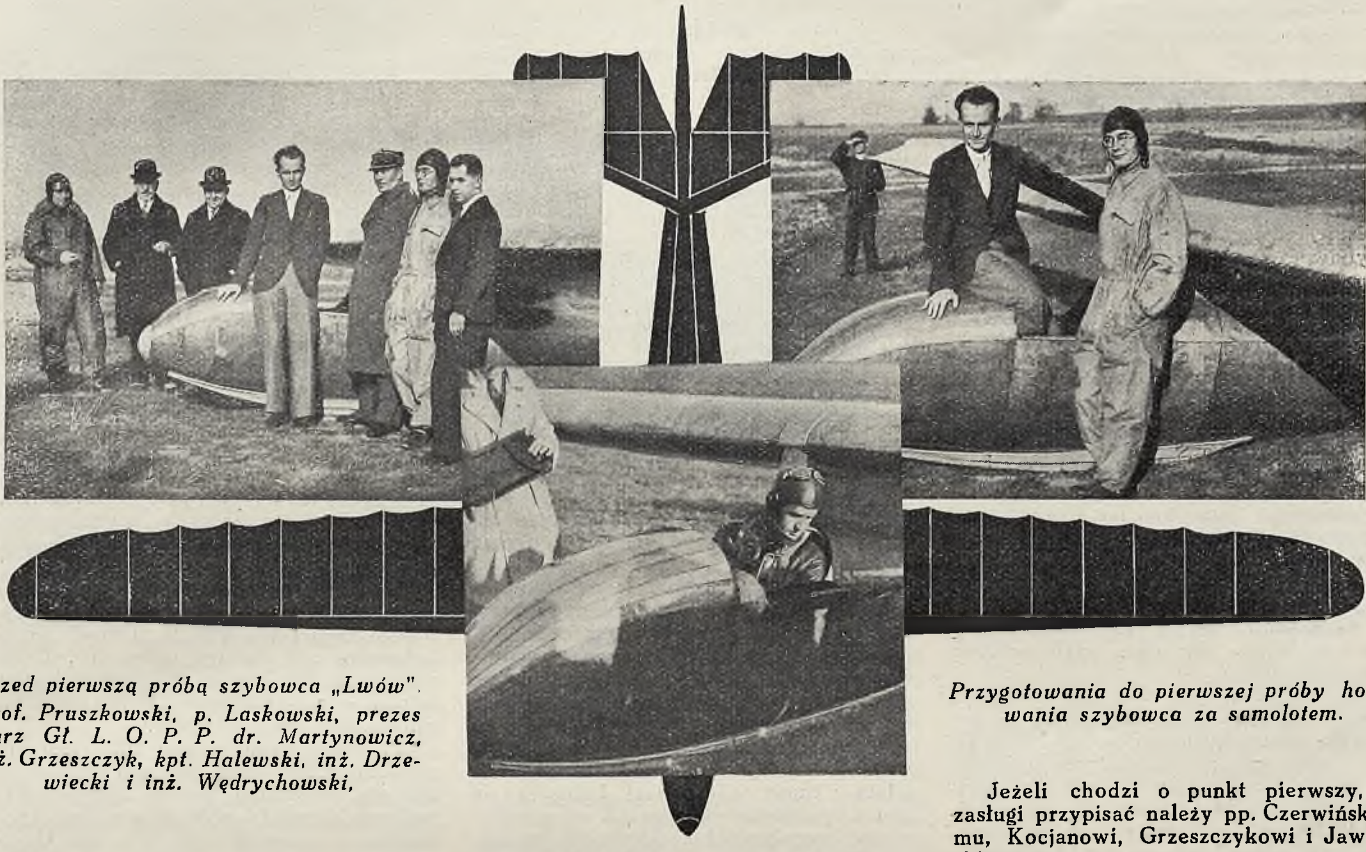
Jeden z najwybitniejszych lotników francuskich Le Brix, zginął śmiercią lotnika w czasie rajdu Paryż — Tokio w lipcu 1931 r.



11 letni Jack Chapman otrzymał tytuł najmłodszego pilota świata. (St. Zjednoczone).

[1]) „Swięto Skrzydła" — „Il Giorno dell Ala" — nazwa Swięta Lotniczego we Włoszech.

OBECNY STAN SZYBOWNICTWA W POLSCE



Przed pierwszą próbą szybowca „Lwów". Prof. Pruszkowski, p. Laskowski, prezes Zarz Gł. L. O. P. P. dr. Martynowicz, inż. Grzeszczyk, kpt. Halewski, inż. Drzewiecki i inż. Wędrychowski,

Przygotowania do pierwszej próby holowania szybowca za samolotem.

R. ADAMOWICZ.

Wyniki pracy na niwie szybownictwa w ciągu ostatnich miesięcy, stawiają ten sport w Polsce na poziomie już nietylko europejskim — lecz nawet przewyższają wyczynami wiele innych państw.

Zanim podam cyfry z działalności naszego szybownictwa do chwili obecnej, koniecznem jest podkreślenie bardzo ważnego faktu.

W ubiegłem dziesięcioleciu, które było okresem rozwoju i organizowania ruchu szybowcowego na świecie, a w wielu państwach jego renesansem, wszędzie prawie widzimy opieranie ruchu szybowcowego na pomocy i wzorach niemieckich.

Nawet państwa tak zasobne w wszelkie środki, tak finansowe, jak i organizacyjne, jak naprzykład Anglja i Stany Zjednoczone musiały uciekać się do pomocy niemieckich instruktorów i konstruktorów. aby móc ruszyć z martwego punktu ruch szybowcowy.

Rozwój szybownictwa we Francji też nie odbył się bez wpływów niemieckich. Liga francuska propagandy lotnictwa, której zawdzięcza Francja stan dzisiejszy swego lotnictwa, pracowała w roku 1928 w ścisłym dość kontakcie z „Röhn-Rossiten Geselschaft".

Szybownictwo w Polsce powstało i doszło do dzisiejszego stanu wyłącznie o własnych siłach.

Nie pracował w Polsce ani przez chwilę zagraniczny instruktor i nie zbudowano w Polsce i nie zakupiono ani jednego zagranicznego szybowca!

Polska młodzież, która zainicjowała rueh szybowcowy, władze i organizacje, które z ruchem tym współdziałały i popierały go — mogą dziś już z dumą stwierdzić, że **szybownictwo w Polsce stoi na jednem z przodujących miejsc w Europie.**

Poza faktem zyskiwania przez szybownictwo coraz to większej popularności, widome znaki rozwoju jego dają nam cyfry z wypraw szybowcowych w Bezmiechowej.

W roku 1928 wykonano w Bezmiechowej 4 loty. Lot najdłuższy trwał 4 minuty i 13 sekund. Latano na jednym szybowcu.

W roku 1929 wykonano już 54 lotów w czasie ogólnym 3 godziny 24 minuty i 57 sekund. Lot najdłuższy trwał 2 godziny, 11 minut i 5 sekund. Latano na dwuch szybowcach.

W roku 1930 wyniki wyprawy były już poważniejsze. Wykonano 676 lotów, w czasie ogólnym 19 godzin, 21 minut, i 15 sekund. Najdłuższy lot trwał 2 godziny, 30 minut i 15 sekund oraz osiągnięto wysokość 400 do 500 metrów.

Podczas wyprawy tej było już do dyspozycji 6 szybowców.

Rok 1931 dał już wyniki, które **wprowadziły szybownictwo nasze na poziom europejski.**

Na fakt ten złożyły się następujące czynniki:

1) Ulepszenie konstrukcji szybowców już budowanych i używanych podczas wypraw poprzednich, oraz udane konstrukcje nowe.

2) Powiększenie się znaczne ilości pilotów szybowcowych, szkolonych w Bezmiechowej.

3) Polepszenie warunków finansowych i organizacyjnych pracy oraz większa pomoc rządowa i społeczna.

Jeżeli chodzi o punkt pierwszy, to zasługi przypisać należy pp. Czerwińskiemu, Kocjanowi, Grzeszczykowi i Jaworskiemu.

Co do szkolenia pilotów szybowcowych, to poważne zasługi położył tu Akademicki Aeroklub Lwowski, którego członkowie niezmordowaną pracą od lat przeszto trzech doprowadzili do tego, że do 18 października b. r. mieliśmy już 25 pilotów kategorji „C", 31 kategorji B i 50 kategorji A.

Cyfry te nabierają specjalnej wymowy jeśli się zważy, że według przybliżonych dat statystycznych, w chwili obecnej we wszystkich państwach (bez Polski) uprawiających szybownictwo jest 500 pilotów szybowcowych kategorji „C" z czego na same Niemcy przypada 450 tych pilotów. Ilość zatem naszych pilotów kategorji „C" stanowi połowę tej sumy, która przypada na wszystkie kraje poza Niemcami t. j. 19 państw.

I tu wymienić należy zasługi senjora instruktorów inż. Grzeszczyka, a następnie pp. Nowotnego, Łopatnika i Baranowskiego oraz wszystkie dotychczasowe Zarządy A. A. Lwów, które prowadziły pracę w Bezmiechowej.

Do wymienionego już terminu wykonano w Bezmiechowej 1029 lotów w ogólnej sumie 55 godzin, 48 minut, i 27 sekund. Park wyprawy składa się z 7 szybowców a mianowicie: trzech szybowców konstrukcji inż. Czerwińskiego i Jaworskiego, zbudowanych przez Związek Awiatyczny we Lwowie, trzech „Czajek" konstrukcji Kocjana, zbudowanych przez Sekcję Lotniczą w Warszawie a wreszcie szybowca rekordowo-treningowego „Lwów" konstrukcji inż. Grzeszczyka, a zbudowanego również przez Sekcję z subwencji Min. Komunikacji.

Szybowiec ten pod sterem inż. Grzeszczyka został dnia 18 października przyholowany za samolotem „P.Z.L. 5", pilo-

towanym przez inż. Drzewieckiego do Bezmiechowej, a dnia następnego konstruktor „Lwowa" inż Grzeszczyk bije już na nim wszystkie poprzednie polskie rekordy długotrwałości lotu żaglowego, osiągając czas prawie 8 godzin i wysokość 700 do 800 mtr. W czasie od 7 do 19 października ustanowione następujące polskie szybowcowe rekordy:

1) Dnia 7 X. kpt. pilot Jach Franciszek na szybowcu „Czajka" osiągnął czas 3 godziny 12 minut i 16 sekund.

2) Dnia 9 X. członek Aeroklubu Wileńskiego Jonikas Mieczysław, na tymże szybowcu osiągnął czas 5 godzin 8 minut i 12 sekund.

3) Dnia 14 X. na tymże szybowcu — członek Aeroklubu Lwowskiego Laskowski Zygmunt bije poprzednie rekordy ustanawiając nowy w czasie 5 godzin 56 minut i 48 sekund.

4) Ostatni rekord inż. Grzeszczyka wynosi: 7 godzin 52 minut i 45 sekund.

Dotychczasowe wyniki pracy szybowcowej stwierdzają niewątpliwie, że tak poszczególne jednostki, jak i organizacje pracujące na niwie szybowcowej dobrze zasłużyli się rodzimemu sportowi szybowcowemu, którego doniosłość i korzyści są znaczne.

Stosunkowo niskie subwencje rządowe i społeczne udzielane szybownictwu nie przepadły.

Z całą pewnością dziś już stwierdzić można, że tylko środki finansowe nie pozwoliły nam dotychczas na zajęcie w tej dziedzinie sportu, miejsca przodującego w Europie, jesteśmy jednak od października już w pierwszych szeregach.

Najbliższa przyszłość da nam z pewnością nowe radosne wiadomości a pracownicy na polu szybowcowem zyskają dalsze, zasłużone, bo ciężko wypracowane laury.



WIELKI DZIEŃ SZYBOWNICTWA W BEZMIECHOWEJ



W dniu 18 października b. r. odbyła się na terenach szybowcowych w Bezmiechowej uroczystość zakończenia do-



tychczasowych kursów i rozpoczęcie nowego, ostatniego w tym roku okresu szkolenia.

Uroczystość rozpoczęła się polową mszą świętą, odprawioną przez miejscowego proboszcza, przed ołtarzem pięknie przybranym zielenią w prowizorycznym hangarze. W czasie nabożeństwa wygłosił proboszcz podniosłe okolicznościowe kazanie.

Po mszy świętej, której wysłuchały w skupieniu licznie zebrane delegacje, piloci i tłumy miejscowej ludności, na błoniu pomiędzy hangarami — w radosnych promieniach jesiennego słońca, odbyło się rozdanie świadectw pilotom szybowcowym, którzy ukończyli szkolenie. Świadectwa kategorji „A" otrzymało 28 osób, kategorji „B" 23 osoby, a kategorji „C" — 18. Uroczystość uświetnili swą obecnością profesorowie politechniki warszawskiej pp. Łukasiewicz, Geisler i Borowicz, prezes Dyrekcji Kolejowej inż. Bobkowski i dowódca 6 pułku lotniczego płk. Danns, miejscowy starosta oraz szereg przedstawicieli urzędów i organizacyj. Ministerstwo Komunikacji reprezentował radca min. Adamowicz, który dokonał rozdania świadectw i złożył gratulacje w imieniu Min. Kom. organizatorom pracy szybowcowej i życzenia w dalszych wysiłkach tak Aeroklubowi Lwowskiemu jak i Związkowi Awiatycznemu jakoteż innym organizatorom pracującym na niwie szybownictwa.

Sprawozdanie z pracy Aeroklubu Lwowskiego w zakresie szybownictwa zdał kierownik wyprawy p. Bolesław Łopotniuk.

W trakcie uroczystości wylądował w Bezmiechowej inż. Grzeszczyk na szybowcu swojej konstrukcji „Lwów" przyholowany z Warszawy przez inż. Drzewieckiego. Od Lwowa towarzyszył temu lotowi — samolot lwowskiego aeroklubu, pilotowany przez p. Maya.

Po zakończeniu części oficjalnej zaproszeni goście mieli możność przyglądania się normalnej pracy szybowcowej podczas bezmiechowskich wypraw i podziwiania rasowego szybowca inż. Grzeszczyka oraz nowego szybowca szkolnego inżynierów: Czerwińskiego i Jaworskiego, „C. W. J.". Obydwa te szybowce zostały zbudowane kosztem Min. Kom.

Pomiędzy delegatami i zaproszonemi gośćmi byli przedstawiciele wszystkich dzielnic i prowincyj polskich, różnych stanów i zawodów — a posiadający równe zainteresowanie dla szybownictwa.

Wielki dzień szybowcowy w Bezmiechowej dowiódł szerokiej już popularności, którą cieszy się szybownictwo w Polsce.



Otwarcia I-ej wystawy lotnictwa turystycznego w Paryżu dokonał podsekretarz stanu Riché.



ZWALCZANIE NIEPRZYJACIELSKICH SAMOCHODÓW PANCERNYCH PRZEZ LOTNICTWO



L. ŻYRKIEWICZ.

Rozpoznanie. Współdziałanie lotnictwa w zwalczaniu samochodów pancernych, jest b. pożądane, choć nosi charakter raczej pośredni, gdyż przedewszystkiem ułatwia wykrycie nieprzyjacielskich samochodów pancernych, dzięki czemu ochroni oddziały własne od zaskoczenia, a często umożliwia artylerji własnej zniszczenie wykrytych oddziałów pancernych nieprzyjaciela.

Do zadań lotnictwa w pierwszym rzędzie należy: rozpoznanie dalekich dróg (czy nie widać posuwających się oddziałów samochodów pancernych?), oraz rozpoznanie szczegółowe (ew. przy pomocy aerofotografji) miejsc zakrytych od obserwacji ziemnej, a leżących w pobliżu linji bojowej, gdzie mogą znajdować się bazy operacyjne samochodów pancernych t. j. ich warsztaty polowe, składy materjałów pędnych i t. p. względnie same oddziały samochodów pancernych przygotowujące się do akcji.

Wszystkie wiadomości uzyskane tą drogą i fotografje winny być przekazane nutychmiast do wiadomości dowództwa, artylerji i **własnych oddziałów pancernych.**

W tym celu należy umieć rozpoznawać samochody pancerne na zdjęciach lotniczych zarówno z „plamki"[1]), którą przedstawiają na zdjęciu, jak i rzucanego przez nie **charakterystycznego cienia** Rozpoznanie to jednak nie jest łatwe tem więcej, że kształt samochodu pancernego a zwłaszcza jego cień może zmienić ogromnie zamaskowanie samochodu pancernego choćby kilku dużemi gałęziami

Do umiejętnosci tej dojść można tylko drogą praktyki.

Niestety nie posiadamy żadnych zdjęć lotniczych samochodów pancernych obcych armji — aby stworzyć punkt zaczepienia do studjów podajemy tablicę sylwetek i cieniów samochodów pancernych zestawioną częściowo na podstawie wyd. 1930. „Taschenbuch der Tanks" Heigla.

[1]) „plamka" niekiedy może być jasna.

W wypadkach kiedy konieczność nakazuje wydanie natychmiastowych zarządzeń obronnych — (np. zachowanie silnego oddziału samochodów pancernych nieprzyjaciela zagrażającego niespodziewanie naszemu osłoniętemu skrzydłu) — wiadomości te winny być przekazane przy pomocy radiotelegrafu.

Lotnictwo może również współpracować w zwalczaniu samochodów pancernych z artylerją wskazując jej cele ukryte i korygując ogień prowadzony na bazy operacyjne samochodów pancernych (same samochody pancerne przedstawiają zbyt nieuchwytny cel dla ognia pośredniego).

Zadaniem leżącym głównie na barkach lotnictwa przy zwalczaniu nieprzyjacielskich samochodów pancernych będzie walka z lotnictwem nieprzyjacielskim towarzyszącym samochodom pancernym (np. podczas dalekiego zagonu w celu stałego informowania dowódcy samochodów pancernych o sytuacji na przedpolu).

Wdzięcznym zadaniem dla lotnictwa bojowego może być niedopuszczenie kawalerji i piechoty nieprzyjaciela (a zwłaszcza tej pierwszej) do posuwania się ze swemi samochodami pancernemi.

Natomiast do bezpośredniego zwalczania nieprzyjacielskich samochodów pancernych lotnictwo przynajmniej obecnie jeszcze, nadaje się mniej.

Płatowce mogą zwalczać samochody pancerne bezpośrednio, ostrzeliwując je z karabinów maszynowych, bądź obrzucając bombami.

Ostrzeliwanie samochodów pancernych z karabinów maszynowych poza rzeczywistoście nadzwyczajnemi wypadkami nie powinno mieć miejsca, gdyż aby mogło ono dać jakikolwiek wynik, nawet przy użyciu pocisków przeciwpancernych z broni małokalibrowej — musiałoby być prowadzone z wysokości 200 — 400 m.

Płatowiec myśliwski, który ma karabiny maszynowe przymocowane na stałe do kadłuba samolotu wzdłuż jego osi podłużnej, aby ostrzeliwać cele ziemne musi „pikować", t. j. lecieć pod pewnym kątem wdół.

Ponieważ przy tym manewrze płatowiec rozwija szybkość około 300 km/godz., czas strzelania będzie bardzo krótki: zaledwie parę sekund.

Następnie pilot musi wyrównać aparat i wyprowadzić go na pewną wysokość zanim zacznie manewr na nowo — przyczem przez cały czas płatowiec jest zupełnie bezbronny i nie może strzelać.

W pojedynku prowadzonym w ten sposób, gdy samochód pancerny strzela w nierównie korzystniejszych warunkach i gdy każde niemal uszkodzenie płatowca lecącego na tej wysokości kończy się kraksą — szanse zwycięstwa samolotu są jeśli nie żadne, to w każdym bądź razie minimalne.

Z pośród samochodów pancernych posiadanych przez naszych sąsiadów, dotychczas przystosowany do prowadzenia ognia w górę jest tylko samochód pancerny Austin II (Rosja).

W walce z samochodami pancernemi nie przystosowanemi do prowadzenia ognia w górę stosunek sił nieco się wyrównywuje.

Nie należy jednak przypuszczać, że i te samochody pancerne w walce z lotnikiem zniżającym się tak bardzo są zupełnie bezbronne, musimy bowiem uwzględnić:

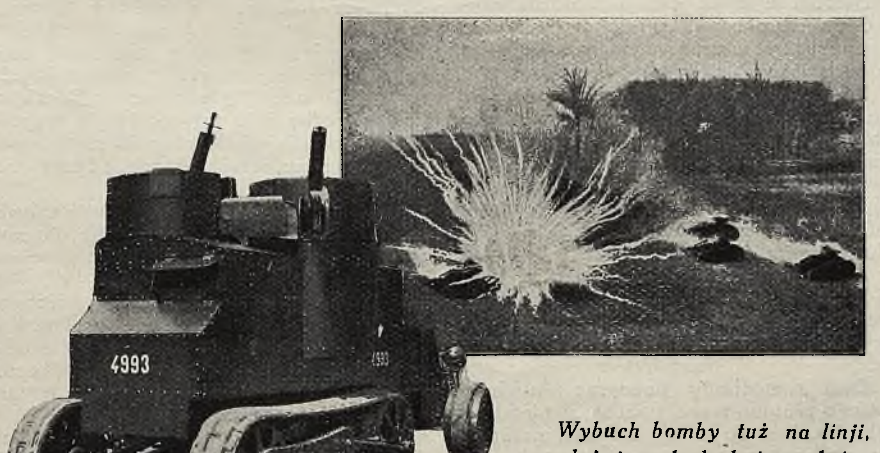
1) możliwość posiłkowania się k. m. zapasowemi, wstawianemi w specjalne uchwyty przeciwlotnicze, założenie których, licząc od chwili wydania rozkazu do chwili otwarcia ognia, nie trwa dłużej niż minutę;

2) pewne możliwości prowadzenia ognia do celów niezbyt wysokich nawet z k. m. nieprzystosowanych do prowadzenia ognia w górę.

Przeciętny posuw pionowy k. m. umocowanego na samochodach pancernieprzystosowanych do prowadzenia ognia w górę wynosi około — 15^0 i $+ 40^0$ od osi poziomej broni, a w sam. panc. niemieckich M-21 nawet $+ 45^0$.

Możność wzniesienia broni pod kątem 45^0 w górę pozwala na ostrzeliwanie z odległości poziomej 200 — 250 m. celu znajdującego się w górze na wysokości 200 m.

Widzimy więc, że obecnie lotnicy nie mogą jeszcze zwalczać samochodów pancernych ogniem karabinów maszynowych — w przyszłości z chwilą wprowadzenia w lotnictwie k. m. o kalibrze 13 lub 20 mm. lub też rozbudowania lotnic-



Wybuch bomby tuż na linji, zdążających do boju czołgów.

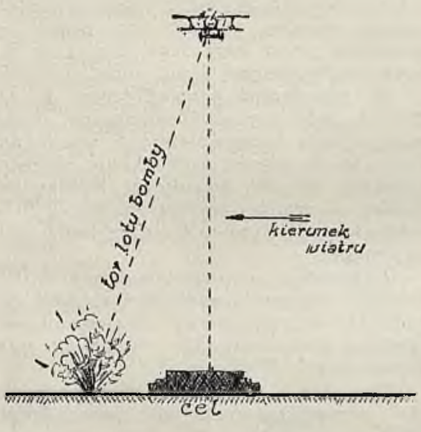
twa t. zw. „szturmowego" — sytuacja może się zmienić.

Płk. dypl. pil. Abżołtowski w książce swej „Lotnictwo w wojnie współczesnej" na str. 106 — 107 daje opis i rysunek takiego płatowca szturmowego.

„Obecnie na lotnictwo szturmowe zwróciły uwagę Stany Zjednoczone Ameryki Półn; amerykańska filja niemieckiej firmy Junkers pod nazwą „Junkers-Larsen" skonstruowała samolot szturmowy cały metalowy, z motorem Liberty 400 K.M, uzbrojony w 30 karabinów maszynowych; 28 karabinów maszynowych, skierowanych w dół, może być wprowadzone w ruch (strzelanie) zapomocą klawjatury przez jednego strzelca, 2 karabiny maszynowe działają tak, jak na każdym samolocie, dla samoobrony t. j. wgórę, na boki i wtył".

Bombardowanie samochodów pancernych będzie normalnym sposobem zwalczania ich przez lotnictwo.

Na szczęście jednak dla samochodów pancernych zagadnienie dostatecznie celnego rzucania bomb lotniczych nie zostało jeszcze rozwiązane, choć minęły już dawno czasy, gdy lotnik wyrzucał ręką bomby za burtę aparatu, celując „na oko".



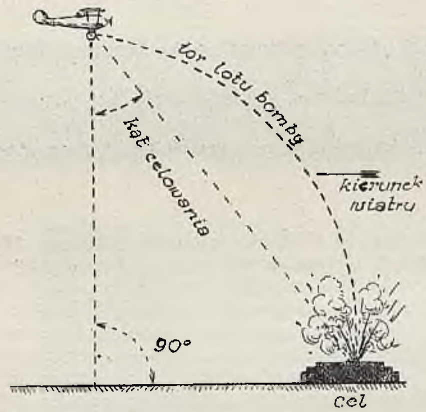
Na bombę lotniczą w czasie jej lotu oddziaływa szereg sił: szybkość własna samolotu w chwili wyrzucenia bomby, siła bezwładności, opór powietrza, wreszcie wiatry, które na różnych wysokościach mogą być zmienne.

Wprawdzie wydajność bomby lotniczej (t. j. stosunek wagi do zawartości materjałów wybuchowych) jest większa niż pocisku artyleryjskiego, lecz przeciw takim celom jak samochody pancerne nie będą używane wielkie bomby (wagi 1.000 i więcej kg, — używane tylko wyjątkowo i do bombardowania b. ważnych objektów) — lecz tańsze i mniejsze wagi 12 — 50 kg., przy użyciu których konieczne jest trafienie jeśli nie bezpośrednio w samochód pancerny to tuż koło niego.

Aby ustalić możliwość trafenia bombą lotniczą w samochód pancerny, pozwolę sobie przytoczyć cytowanej już pracy „Lotnictwo w wojnie wspóczesnej" str. 89 następującą tabelkę.

„Dla scharakteryzowania skuteczności bombardowań lotniczych przytoczę dane dotyczące bombardowania kwadratu o boku równym 25 m. (625 m²) przez dobrze wyćwiczoną załogę":

Ponieważ powierzchnia samochodu pancernego wynosi średnio 15 m². (długość **6 m. — szerokość 2,5 m.) — więc możli**-



Wysokość	% trafionych bomb w kwadrat 625 m².
1.000 m.	90 %
2.000 m.	80 %
3.000 m.	60 %
4.000 m.	50 — 40 %

wość trafienia weń bezpośrednio zmniejsza się czterdziestokrotnie, a możliwość trafienia „tuż" obok samochodu w pole o powierzchni, powiedzmy 150 m². — czterokrotnie. W związku z tem tabelka prawdopodobieństwa porażenia samochodu pancernego bombą lotniczą wyglądałaby następująco:

Wysokość rzutu	% prawdopodobieństwa trafienia samoch. panc.	
	bezpośred.	pośrednio
1.000 m.	9 %	22 %
2.000 m.	8 %	20 %
3.000 m.	6 %	15 %
4.000 m.	5 — 4 %	12 — 10 %

Dane te dotyczą celu n i e r u c h o m e g o, % trafień w samochód pancerny będący w ruchu byłby jeszcze o wiele mniejszy.

Widzimy więc, że wskazane jest atakowanie bombami nie pojedyńczych samochodów pancernych, lecz ich zgrupowań — a przedewszystkiem baz operacyjnych.

Bombardując te ostatnie można używać nie tylko bomb wybuchowych, lecz i zapalających oraz chemicznych — o ile będą one stosowane.

Na zakończenie tego rozdziału dla zilustrowania wysuniętych tez pozwolę sobie podać niezmiernie ciekawe opowiadania ppor. rez. 4-go dyonu samochodowe p. Marjana Andrzejaka, tem więcej, że nie znamy dotąd żadnych opisów walk samochodów pancernych toczonych z lotnictwem.

„Jako podchorąży służyłem w r. 1916 w II-gim plutonie samochodów pancernych wchodzącym w skład II-ej armji rosyjskiej, stojącej na południowym froncie.

Dwa samochody pancerne Austin z naszego plutonu jechały szosą Sieniawa — Bobrujsk, wiozące kilka skrzynek materjałów wybuchowych przeznaczonych dla saperów. Ja jechałem na pierwszym samochodzie. W okolicy wsi Murowanka zauważyliśmy przez przednie okienka na szosie przed sobą charakterystyczne kurzenie się, jakie powodują kule uderzając w ziemię. W pierwszej jednak chwili nie przyszło nam na myśl, że mogą to być kule, gdyż od linji bojowej byliśmy jeszcze daleko.

Chorąży Jakowlew podniósł się ze swego miejsca i mówiąc po rosyjsku: „ano zobaczę — co tam..." wyjrzał z wieżyczki otwierając górną klapę.

Natychmiast jednak opadł na siedzenie trzymając się za szczękę i krwawiąc obficie z ust.

W tej chwili mignęły nad nami trzy aeroplany niemieckie, które oddaliły się zanim załoga zdążyła zająć miejsca bojowe i przygotować się do otwarcia ognia.

Okazało się, że chorąży ranny był w twarz kulą, która zrekoszetowała o dach pancerza.

Jadąc z zamkniętemi otworami i rozmawiających głośno nie słyszeliśmy wcale nadlatujących z tyłu płatowców, a zobaczyliśmy je dopiero, gdy nas minęły i oddalały wznosząc się w górę...

Nieco później w pierwszych dniach czerwca 1916 r. też same dwa samochody pancerne Austin stały obok stacji Sieniawka.

Wtem zjawił się samolot niemiecki, który zatoczywszy nad nami kilka kół zniżył się na wysokość 400 — 600 m. i rzucił dwie bomby, które eksplodowały o kilkanaście kroków urywając część kołpaka jednej z wieżyczek — innych strat w sprzęcie, ani w ludziach nie było.

Natychmiast otworzyliśmy ogień ze wszystkich maszynek.

Jeszcze dwie bomby upadły, lecz już dalej od nas, nie przyczyniając nam żadnych strat.

Po wystrzeleniu przeze mnie połowy drugiej taśmy samolot zaczął spiralnie opadać i spadł na las w odległości pół kilometra, gdzie zawisł na drzewach, uszkadzając sobie tylko skrzydła.

Był to płatowiec typu Taube z szóstego „Fliegerabteilung".

Obaj lotnicy byli nieżywi: pilot — podoficer otrzymał postrzał w rękę i głowę, oficer — obserwator miał przestrzeloną pierś.

Cały płatowiec był podziurawiony kulami: w kadłubie znaleźliśmy 20 dziur, w ogonie 10, w silnik trafiło 4 kule.

Papiery i mapy dostały się w nasze ręce nieuszkodzone.

Za strącenie nieprzyjacielskiego płatowca rozkazem dowództwa II-ej armji dostałem żołnierski Krzyż św. Jerzego 3 kl.

Późną jesienią tegoż roku nad bazą naszego plutonu noszącą nazwę „Blindirowny Gorodok" (Opancerzone Miasteczko), któregoś dnia tuż po świcie zupełnie niespodziewanie ukazało się 16 płatowców niemieckich, które odrazu rozpoczęły bombardowanie.

Zaskoczenie było całkowite i spowodowało prawdziwą panikę, nikt nie myślał o obronie — po pewnym czasie eskadra oddaliła się sama.

Szkody w samochodach pancernych były stosunkowo nieznaczne: uszkodzone chłodnice, koła i t. p. Natomiast ziemianki i składy były zupełnie zniszczone. Straty w ludziach wynosiły w rannych i zabitych około 20.

Składy amunicji i benzyny, które znajdowały się głębiej w lesie, na szczęście ocalały".

KONIEC ZAWODÓW O PUHAR SCHNEIDER'A

Do rozgrywki o puhar Schneider'a na rok 1931 przygotowywały się Anglja, Włochy i Francja. W rzeczywistości stanęła jedynie Anglja. Jeszcze 13 sierpnia w Król. Aeroklubie Angielskim w obecności attaches lotniczych Francji i Italji, odbyło się ciągnienie losów, decydujących o kolejności startu wodnosamolotów, a w wyniku tym startować mieli kolejno Anglicy, Francuzi i Włosi. Ustalono pozatem szereg warunków technicznych.

Anglja zgłosiła 3 samołoty. Francja zgłosiła 1 samolot.

Decyzja Italji była od początku chwiejna i niejasna, wiadomo jednak było, że przygotowują w wielkim sekrecie swą ekipę w Dezenzano na jeziorze Garda w składzie 2-ch wodnosamolotów 2-silnikowych z Fiatem jeden ulepszony, drugi typ zupełnie nowy.

Brak bliższych szczegółów z powodu wycofania się Włochów, jest to jednak upokarzające, żeby nie przygotować w r. 1931 wodnosamolotów, które miały uczestniczyć już w 1929 r.

Co się tyczy Francji, to już wówczas zachodziła obawa, czy weźmie udział.

Loty próbne i przygotowania francuskie były w toku, piloci trenowali się na jeziorze Hourtin koło Bordeaux. Robiono wysiłki tak długo, dopóki nie przekonano się, że wodnosamolot z 1929 r. niema żadnych szans współzawodnictwa z Anglikami.

Techniczne przygotowania również zawiodły z powodu opóźnienia się spowodowanego wbudowywaniem nowych silników.

Peyronnet i Torris składali meldunki, żadne śmigło nie może być dostosowane do wodnosamolotu Bernard 120 d'Assolant-Nieuport Devoitine z r. 1931 z silnikiem Hispano Suiza 1680 C. V. o 2400 obrotach i Lorrain „Radium" oczekują ostatecznego wmontowania.

Wycofanie się Francuzów i Włochów zmniejszyło zainteresowanie się próbami, pomimo tego jednak, choć zawody o Puhar Schneidera stały się jedynie wyczynem narodowym angielskim, dla widzów i techników był to widok emocjonujący.

Ostatecznie udział Francji, który powinien się składać z wyjątkowych modeli, przestudjowanych na zawodach w 1929 r., nie mogły być przygotowane z powodu braku czasu.

Z początkiem września płk. Botossi przedstawiciel Włoch i por. marynarki Sala, przedstawiciel Francji, zainterwenjowali u komendanta Perrin, sekretarza Aeroklubu angielskiego, aby zawody przełożyć na rok następny. Włosi i Francuzi przytoczyli jako powód niesprzyjające warunki atmosferyczne, które przeszkodziły im w przygotowaniach ich ekip. Nie mogą oni zatem narażać na niebezpieczeństwo swych pilotów i powagę barw narodowych.

Komendant Perrin nie zgodził się na tę propozycję, powołując się na regulamin zawodów.

Francuzi twierdzą, że zrozumieli doskonale decyzję królewsko - angielskiego Aeroklubu. Prasa zagraniczna inaczej zaś komentowała motywy Francji i Italji i to dość nieprzychylnie, twierdząc, że przemysł lotniczy tych państw zawiódł, a nie wnrunki atmosferyczne i dlatego tylko chcą opóźnić wyczyn sportowy. Termin powinien być przestrzegany, skoro był on znany zawodnikom na dwa lata przedtem.

Po odmówieniu swego udziału przez Francję i Włochy na dziesięć dni przed terminem, pozostała sama Anglja i po zwycięstwie jej w 1926 r. w Wenecji i 1929 r. w Calshot wystarczyło zrobić 7 okrążeń po 50 km, aby otrzymać ostatecznie nagrodę Jana Schneidera. Zresztą była to już czysta formalność. Żadnych wahań w przepowiedniach, wszyscy byli zdania, że Anglicy zwyciężą.

To co najbardziej zaciekawiało widzów, to sposób w jaki Anglicy będą rozgrywać, jaka będzie ich metoda i czy pomimo braku współzawodników Boothman, Long i Snaith, jako wybrani piloci, wykażą całą klasę swej sprawności.

W Anglji ostatnie dni przed zawodami były pełne zapału, wykazały wspaniałe przygotowania ekipy narodowej. Wszyscy piloci angielscy ćwiczyli się na trasie konkursowej, uwzględniając specjalnie wiraże. Minister lotnictwa angielskiego podał kilka krótkich wyjaśnień o szczegółach przygotowań swej ekipy, podając typy wodnosamolotów, które wezmą udział w zawodach: Vickers Supermarine S 6.A. i S 6.B. Zmiany zastosowane w modelach w r. 1929 były następujące:

Zwiększenie siły, powiększenie zbiorników, skuteczny sposób oliwienia, zwiększenie powierzchni ochładzanej wodą, zwiększenie działania chłodnicy, nowe użycie sprężenia mieszanki w silniku. Nowy model pływaków, powierzchnia przekładni równoważąca chwiejność. Wzmocnienie skrzydeł, podwozia i linek krzyżowych. Nowy typ śmigła, lekkie powiększenie ogólnego rozmiaru za wyjątkiem kadłuba. W końcu motory Rolls-Royce 1,900 KM typu R, ochładzane wodą.

Choć przez szereg dni pogoda była niesprzyjająca, w dniu 6 września poprawiła się o tyle, że por. Boothman zrobił lot na olbrzymie S. 6. B. z całem obciążeniem. Lot trwał 20 minut. Podobno osiągnął szybkość 640 km/godz. Inni piloci osiągnęli wyniki równie ciekawe.

Szlak dla przelotu został ustalony na przestrzeni położonej bardziej na wschód, niż w r. 1929, aby nie przeszkadzać żegludze morskiej w cieśninie Southampton.

Stosownie do tej zmiany lot odbył się w trójkącie, zamiast jak dawniej w czworoboku.

Start i lądowanie odbyło się na grobli portowej w Hyde, skąd trasa skręca na wschód od Sea View, nieco na wschód od portu Chichester. W tem miejscu trasa skręca nagle w kierunku zachodnim i przechodzi w prostej linji ponad Hayling Island, Seuthsca, Gilkicker Peint i Stekes Bay.

Drugi wiraż koło wyspy Wight, na północny wschód od East Cowes.

Długości bosów tego trójkąta były mniejwięcej następujące:

z Eeast Cowes do Sea View	13, klm.
z Sea View do Wittering	14,3 „
z Wittering do East Cowes	22,7 „

Sobota 12 września. Niesprzyjająca pogoda przeszkadza w rozpoczęciu zawodów, deszcz i grad przyciemnia widok horyzontu, lecz dnia następnego niebo pogodne, powietrze przezroczyste, morze spokojne i widoczność doskonała. Publiczność koło południ zajmuje najlepsze miejsca obserwacyjne. Trzeba przeczekać chwilę odpływu aby uniknąć groźnych prądów, powstających przy przystani, a mogącymi być niebezpiecznymi dla wyścigowych wodnosamolotów.

Nagle wznosi się sztandar na maszcie okrętu angielskiego Medea i o godz. 13.5 wystrzela rakieta, po jakimś czasie huk armatni. Start — wyścig rozpoczęty.

Samoloty ruszyły celem osiągnięcia linji startu t. j. tamę Ryde i skrzyżowały linję startu. Najważniejszą chwilą w zawodach Schneidra jest skrzyżowanie linji startu. Wszyscy byli przygotowani na ten moment i oczekiwali go w naprężonej ciszy. Nagle powstał ruch, zgiełk, bieganina, które przerwały poprzednią ciszę. Odgłos huku silników Rolls-Royce rozbrzmiewał w przestrzeni, stopniowo i prędko wzmagał się, aż w końcu objął całą atmosferę. Wzrok wszystkich posuwa się w kierunku szumu motorów i punktów trójkąta utworzonego przez samoloty. Tama jest kompletnie okupowana przez przez publiczność z której znaczna część zapłaciła za krzesła i zajęła swe miejsca już na godzinę przed rozpoczęciem lotu, aby tylko otrzymać dobry punkt obserwacyjny.

Po uprzednim wykonaniu wszystkich prób kwalifikacyjnych, które stanowią: wzniesienie się na 50 mtr., wodolądowanie, lot dwuminutowy, wkońcu ostateczstart o 13,11, Gwałtownie od konturów wyspy Wight odbił się ciemny punkt, zbliżający się całą szybkością, lecz jeszcze cicho. Wkrótce jednak dźwięk motoru daje się słyszeć, to Boothman okrąża wodny pływak bardzo blisko przylądka Św. Heleny. Następnie hydroplan wyprostowuje się, jego białe skrzydła wydają się ciemnemi pod słońce, ogon wzniesiony, długie pływaki dotykają wody, zwracając się w prawo od West-Wittering, kierując się do przeciwległego końca zakrętu. Wielutysięczny tłum śledzi jego ruchy, znaczone obłoczkiem czarnego dymu, z powodu zbyt silnego gazowania. W ciągu jednej minuty przeskoczył on 13 klm. Nowy wiraż i olbrzym przebiega powierzchnię okrążeń 22 klm. 700 mtr. w ciągu $2^1/_2$ minuty.

Cały lot odbywał się na wysokości około 400 stóp.

Przy pierwszej próbie szybkości, widzowie są poruszeni. Olbrzym Brothmana dziwi wszystkich swym prostym ruchem, spokojem i prawie ciszą. Okrążenia trwają lecz szybkość zmniejsza się. Trudno zrozumieć, by różnica około 10 km. pomiędzy 1 a 2 okrążeniem było wynikiem umyślnego manewru Boothmana.

Szybkość lotu była tak wielka, że aby uchwycić wzrokiem samolot, musiano go szukać na 200 do 300 yard przed miejscem, z którego słychać było terkotanie silnika. Pożerał wprost przestrzeń. Każde z okrążeń było odmienne, co przypisuję wpływowi słońca, bezpośredniego światła, którego pilot starał się ominąć, zmieniając każdorazowo linję lotu.

350 klm. zwycięzone w 38 min. $22^1/_2$ sekundy daje średnią 548 klm/godz.

Po zakończeniu siódmego i ostatniego okrążenia i skrzyżowania linji wszystkie syreny obecnych statków zagwizdały, aby uczcić zwycięstwo Wielkiej Brytanji na ostatnich zawodach Schneidra.

Pierwsze 100 klm. dają średnią 551 klm. 832 mtr., to znów nowy rekord światowy, pobity jednak przez Altcherley na 553 klm. 880 mtr, różnica nie jest jest duża, bo zaledwie 3%. Można pomyśleć, że ostateczne udoskonalenie olbrzyma nie jest dość duże.

Można się jednak pomylić, gdyż Waghorn, Altcherley i Boothman nie lecieli jednakowymi sposobami. Odnosiło się wrażenie, że Boothman oszczędza swój wodnosamolot, być może, że miał ku temu specjalne powody. Może się o tem dowiemy jeżeli Anglicy zechcą o tem powiedzieć.

Po przelocie Boothmana długa przerwa i żaden inny aparat nie wznosi się radjomegafony oznajmiają, że wyścig skończony.

W Calshot nie chciano się jednak pogodzić z tem nieprzyjemnem wrażeniem, że Puhar został zdobyty przy minimalnym wysiłku, bez pokazania co mogą dać podobne maszyny.

Stainforth na maszynie S. 6 B. 1596, specjalnie przysposobionej, zdecydował się zaatakować rekord szybkości światowej, który należał od 1929 r. do mjr. Orlebar, szefa eskadry pościgowej — wynosił on 575 klm. 700 mtr. Stainforth poderwał się o godz. 16,18 i wykonał 4 okrążenia na ustalonej przestrzeni, osiągając średnią szybkość 610 klm/godz.

Zdaje się, że rekord ten nie jest ostateczny, gdyż już mówi się o pobiciu rekordu światowego na S. 6 B. zaopatrzonym w specjalny silnik.





Zdjęcie w czasie lądowania samolotów na lotnisku w Poznaniu.

W środku p. min. Kühn z por. Żwirko i inż. Wigurą, na lotnisku warszawskim.

Na dole: Śniadanie dla uczestników IV K. K. S. T. w Poznaniu.





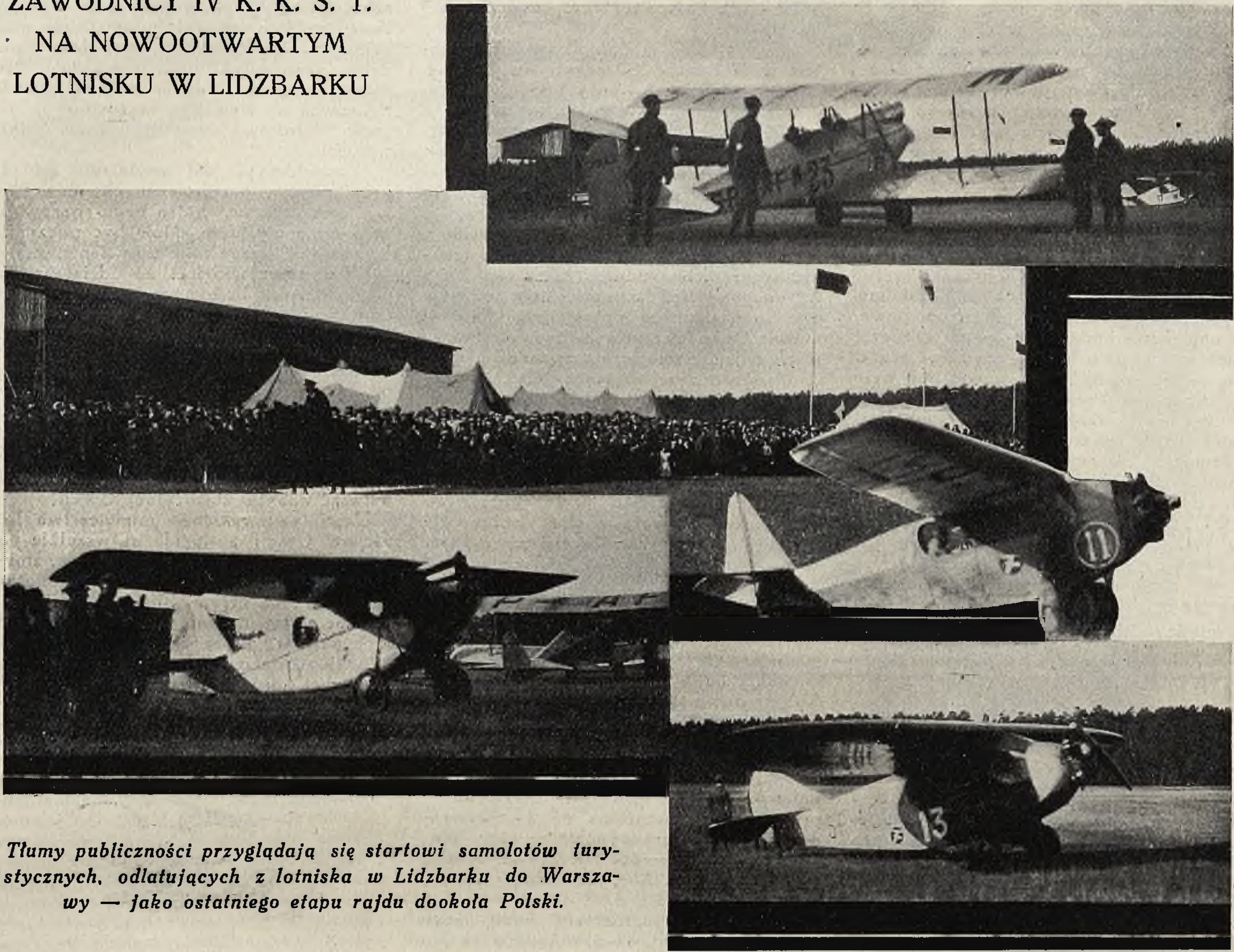
ROZDANIE NAGRÓD ZWYCIĘZCOM IV K. K. S. T.

W dniu 25 b. m. odbyło się w lokalu Aeroklubu R. P. uroczyste rozdanie nagród regulaminowych i pamiątkowych zwycięzkim zawodnikom IV Krajowego Konkursu Samolotów Turystycznych.

Przy stole prezydjalnym zasiedli: p.p. wicemin. inż. C. Czapski, prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz, prezes A. R. P. ks. Radziwiłł, szef Dep. Aeronautyki płk. dypl. inż. Rayski, naczelnik Wydz. Lotn. Cyw. płk. inż. C. Filipowicz mjr. dypl. B. Kwieciński — Sekretarz Generalny A. R. P. dyr. biura Zarz. Gł. L. O. P. P. Z. Wyrzykowski, ofiarodawcy nagród, zawodnicy i ich rodziny.

Uroczystość tę zagaił prezes A. R. P. ks. Radziwiłł, który witając zebranych

ZAWODNICY IV K. K. S. T. NA NOWOOTWARTYM LOTNISKU W LIDZBARKU



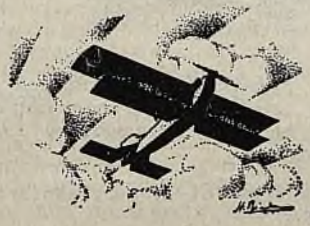
Tłumy publiczności przyglądają się startowi samolotów turystycznych, odlatujących z lotniska w Lidzbarku do Warszawy — jako ostatniego etapu rajdu dookoła Polski.

wyraził zadowolenie z wyników IV K. K. S. T., winszując zwycięzcom ich wyczynów.

Następnie kolejno przemawiali: prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. dr Z. Martynowicz, wicemin. inż. Czapski, płk. dypl. Rayski i mjr. Kwieciński.

Po przemówieniu p. wicemin. Czapski w imieniu nieobecnego z powodu choroby p. ministra A. Kühna, jako protektora Konkursu — przystąpił do wręczania nagród zwycięzcom Konkursu m. in. por. Żwirko, inż. Wigurze, inż. Rogalskiemu, por. inż. Hirszbadtowi, p. Chorzewskiemu i in.

Po rozdaniu nagród uroczystość zakończono wpisaniem się do księgi pamiątkowej Zarządu Głównego L. O. P. P.



WYNIKI EKSPLOATACJI POLSKIEGO SZLAKU LOTNICZEGO BUKARESZT — SOFJA — SALONIKI W R. 1931

Jak wiadomo, w dniu 27 czerwca r. b. Polskie Linje Lotnicze „LOT" podjęły obsługę szlaku Bukareszt — Sofja — Saloniki, który, łącząc się z utrzymywaną od roku ub. przez Polskę drogą lotniczą Bukareszt — Lwów — Warszawa — Gdańsk, związał komunikacją samolotową Bałtyk z Morzem Egejskiem. Z dniem 30 września r. b. ruch na nowej linji na okres zimy został wstrzymany z tem, iż będzie podjęty ponownie dopiero z wiosną roku przyszłego. Tegoroczny okres eksploatacji linji Bukareszt — Sofja — Saloniki, został już zatem zakończony. Zamyka się on wynikami następującemi:

Wyniki ogólne: Nowa linja odegrała poważną rolę w dziedzinie ogólno-propagandowej polskiej. Pomijając znaczenie propagandowe dla Polski, wynikające z istnienia placówek P. L. L. „LOT", w Sofji i Salonikach (w tamtejszych portach lotniczych, jak i śródmieściach) oraz z tego, iż wszystkie biura podróży, większe hotele i t. d. bułgarskie i greckie informują o polskim szlaku komunikacyjnym, samoloty, stale kursują pod banderą polską przez przestworza Bułgarji i Grecji przzpominały tam o naszym kraju, wskazywały na naszą żywotność, zwracały uwagę na bliskość komunikacyjną z Polską i łatwość utrzymywania z nią żywych stosunków politycznych, kulturalnych i handlowych. Poza tem samoloty polskie, szybujące stale trzy razy na tydzień, były najlepszym dowodem sprawności naszego przemysłu lotniczego. Zarówno bowiem płatowce, jak i silniki, w które te płatowce były wyposażone, pochodziły z polskich wytwórni.

Wyniki szczegółowe: Przedewszystkiem i z całym naciskiem podkreślić należy osiągnięte przez P. L. L. „LOT", zupełne bezpieczeństwo. Fakt ten świadczy najlepiej o sprawności sprzętu lotniczego, użytego do eksploatacji oraz obsługi. Pełne bezpieczeństwo P. L. L. „LOT", dobrze znane nam w Polsce, gdzie przyzwyczajeni jesteśmy do niego od samego istnienia naszej komunikacji lotniczej, przeniesione na teren zagraniczny, nietylko przyniosło chlubę naszemu lotnictwu, ale znakomicie rozszerzyło krąg uznania, zdo-

bywanego dla narodu polskiego i jego pracy.

Niemniej pomyślne wyniki osiągnięto w dziedzinie regularności obsługi. Aczkolwiek piloci nasi nie znali poprzednio tej linji, a trasa jej bynajmniej nie jest łatwa, gdyż wiedzie ponad pasmami wysokich gór, a mianowicie Alp Transylwańskich i Bałkanów, uzyskano przeciętną regularność przelotów bardzo wysoką bo wynoszącą aż 95,1%.

Zupełnie zadawalające wyniki osiągnięto również w dziedzinie dokonanych przewozów. Choć normalnem zjawiskiem jest, iż na nowych linjach przez szereg pierwszych miesięcy ruch jest znikomy, gdyż przedewszystkiem należy dla nowego połączenia komunikacyjnego wzbudzić zainteresowanie handlowe i zdobyć zaufanie, samoloty polskie na nowej linji były wykorzystane bardzo dobrze. Wpłynęły na to przedewszystkiem dwie okoliczności Były niemi: olbrzymi skrót czasu przewozu, jaki specjalnie w tej połaci Europy daje samolot w stosunku do kolei, oraz staranność obsługi P. L. L „LOT", która w wyjątkowo krótkim czasie zyskała uznanie szerokich sfer bułgarskich i greckich.

W ciągu trzymiesięcznego istnienia nowego szlaku przewieziono:

między Bukaresztem a Sofją i zpowrotem w 77 lotach. 254 pasażerów, 4379 kg. bagażu, 1775 kg. towarów, 113 kg. poczty;

między Sofją a Salonikami i zpowrotem w 77 lotach: 350 pasażerów, 5966 kg. bagażu, 1685 kg. towarów i 88 kg. poczty.

Razem na nowym szlaku przewieziono w 154 lotach: 604 pasażerów, 10345 kg. bagażu, 3460 kg towarów i 201 kg. poczty.

Wstrzymanie ruchu na nowej linji przez tegoroczną zimę przewidziane było zgóry, a jest wynikiem tej okoliczności, iż po wstępnym okresie eksploatacji i praktycznem poznaniu trudności technicznych, trzeba trudności te usunąć. Zima tegoroczna będzie zatem ostatecznym etapem organizacji nowej linji, która od wiosny roku przyszłego będzie obsługiwana najzupełniej już normalnie.

Nadmienić się wreszcie godzi, że jednocześnie z linją polską powstała uruchomiona przez organizację grecką (Société Hellénique des Communications Aériennes) komunikacja powietrzna między Salonikami a Atenami, dzięki czemu szlak lotniczy od Bałtyku do Morza Egejskiego uzyskał bezpośrednie połączenie samolotowe z Morzem Śródziemnem i ponad niem do Egiptu, Palestyny, Persji, Indyj itd itd.

J. W.

PIERWSZA WYSTAWA AERONAUTYKI W ATENACH

Grecja jest jedynym krajem na Bałkanach, oraz jednym z niewielu w Europie, które posiadają specjalne ministerstwo lotnictwa. Przezorne stworzenie tej instytucji nie omieszkało wydać wielce pożądanych owoców. Ograniczając się tylko do spraw lotnictwa cywilnego, możemy już stwierdzić, że Grecja doszła do posiadania swego narodowego towarzystwa lotniczego, rozporządzającego bogatym materjałem nowoczesnym i obsługującego wewnętrzne linje lotnicze z bezprzykładnem powodzeniem.

Trzeba dodać, że Grecja stała się ośrodkiem zagranicznych linij lotniczych na Bałkanach, które to linje albo kończą się w Grecji, albo prowadzą przez jej terytorjum Jest to jedna z największych zasług greckiego ministerstwa lotnictwa, na czele którego stoi p. Aleksander Zannas, należący do grona pierwszych pilotów, najdokładniej obeznany z zagadnieniami lotnictwa i całkowicie poświęcający się ich praktycznemu rozwiązaniu. W dziedzinie lotnictwa cywilnego oddany i energiczny personel, na czele którego stoi p. A. Levides, dyr. depar. ministerstwa

Podjęto obecnie dzieło epokowej doniosłości w dziedzinie lotnictwa międzynarodowego. Mamy na myśli organizację pierwszej Wystawy Aeronautyki w Atenach w roku 1932 w pałacu Zappion. Robione są już w chwili obecnej przygotowania, aby nadać szczególny blask tej manifestacji międzynarodowego życia lotniczego, która ma na celu wykazanie i spopularyzowanie postępów lotnictwa.

Liczny Komitet Organizacyjny, mający swoją siedzibę w Atenach, zajmuje się wszystkiem, co dotyczy wspomnianej wystawy. Pod przewodnictwem honorowem premjera Venizelosa, czynne role w tym Komitecie przydzielone zostały jak następuje: p. Zannas, Mininister Lotnictwa — prezes, gen. Lascarakis — wiceprzewodniczący, p. Ceranopoulos — sekr. gen, oraz członkowe — pp. Theodoridi, Sgouta, Verdeli, Stratou, Roc, Kassimati, Apostolou, Fotopoulos i t. d.

Uczestnicy zagraniczni będą mogli nadsyłać na wystawę następujące eksponaty: 1) Wszelkiego rodzaju modele samolotów, zwłaszcza te, które wykazują poszczególne etapy rozwoju lotnictwa. 2) Różnego rodzaju samoloty z wyjątkiem wojskowych. 3) Materjały i modele z dziedziny aeronautyki oraz komunikacji lotniczej wogóle. Jednem słowem, może figurować na wystawie wszystko, co dotyczy lotnictwa, aż do dzieł sztuki włącznie.

Przewidziane jest zwolnienie od cła przedmiotów, przeznaczonych na wystawę, oraz druków, które będą rozdawane na terenie wystawy. Mają być poczynione również liczne inne ułatwienia.

Można przewidzieć, że udział krajów zagranicznych będzie bardzo znaczny i że ta jedyna w swoim rodzaju manifestacja na Bałkanach zdobędzie ogromne powodzenie.

Liczne rzesze zwiedzających, pochodzące nietylko z krajów Bałkańskich, lecz również z całej Europy, a także z innych części świata, napłyną do Aten w związku z otwarciem tej pierwszej wystawy aeronautyki i będą miały sposobność podziwiać zabytki starożytnej Grecji.

Inicjatywa młodego ministerstwa lotnictwa Grecji zasługuje na wszelkie poparcie ze względu na jego dążenia, zmierzające do rozpowszechnienia lotnictwa w Grecji i na całym Bliskim Wschodzie i idące w ten sposób w ślady tych wielkich państw, które rozwijają energiczną działalność w dziedzinie naukowej i przemysłowej aeronautyki.



JASKÓŁKI, JAKO „PASAŻEROWIE" LINJI LOTNICZYCH „LOT"



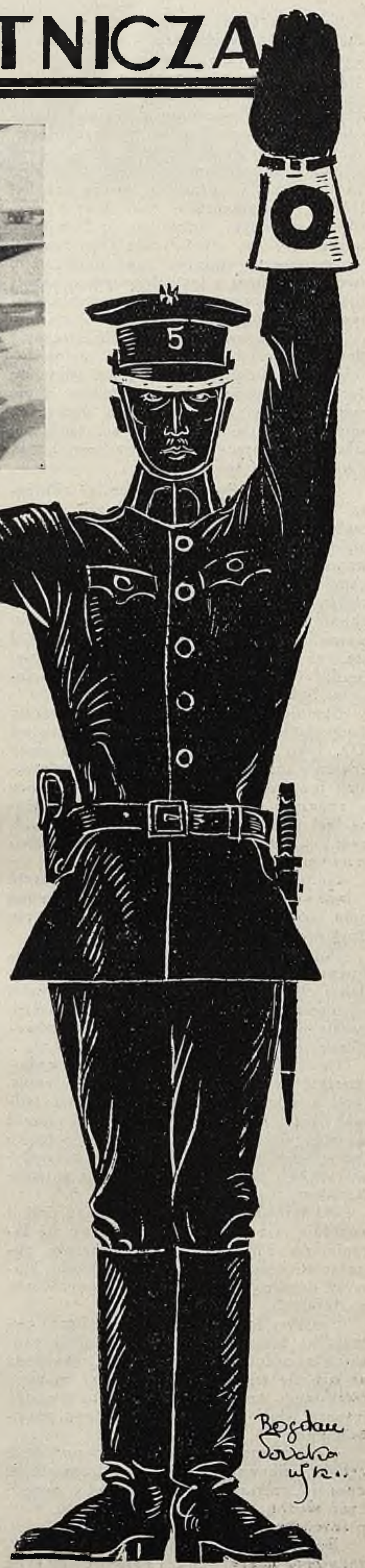
W dn. 1 X. 1931 r. przewiezione zostały samolotem Polskich Linji Lotniczych „Lot" z Warszawy do Salonik jaskółki, które znaleziono zmarznięte w porcie lotniczym. Jaskółkami, umieszczonemi w klatce, zaopiekował się pilot, prowadzący samolot p. Stanisław Płonczyński.

Na zdjęciu dyrektor P. L. L. „Lot" inż. Makowski i pil. St. Płonczyński, trzymający klatkę z jaskółkami.

POLSKA POLICJA LOTNICZA







W. W.

Byliśmy przed niedawnym czasem na lotnisku w Bydgoszczy, należącem do Centrum Wyszkolenia Podoficerów Zawodowych.

Zdala już widać było wyprostowane w pewnej odległości od hangarów szeregi samolotów szkolnych, pomiędzy któremi snuli się mechanicy i personel pomocniczy. Opodal zaś na zielonej murawie, piachem przerzedzonej, widać było wyciągnięte grupki dziwacznie wyglądających w pobrudzonych smarami kombinezonach letnich młodych adeptów sztuki latania.

W chwili naszego przybycia byli zajęci „nauką własną", ażeby zapełnić czas wyczekiwania na rozpoczęcie lotów szkolnych

Wśród tej gromady znajdowali się także przyszli pierwsi nasi piloci policji. Widząc nadejście swego „cywilnego" szefa, wynurzali się oni, po jednym z każdej grupy, ażeby następnie stanąć w ordynku i zameldować o wydarzeniach oraz postępach tygodni ostatnich.

Jest ich razem pięciu. Niktby nie przypuszczał ani rozpoznał, że pod temi tłuszczem nasiąkniętemi i pełnemi plam wszelakich kombinezonami drelichowemi kryją się rycerze armji granatowej. Smagłe od wysiłków kilku miesięcy, przez wiatr i słońce na bronz opalone twarze i zadowolenia oraz zapału połyskujące źrenice najdobitniej świadczą, że jest im dobrze, błogo i wesoło. Z każdego niemal słowa, które są odpowiedzią na zadane pytania, daje się wyczuć, iż pobyt w szkole zdziałał cuda, niczem kuracja w najlepszem sanatorjum.

Niezbyt liczna niestety ta kadra pierwszych pilotów, dziś jeszcze uczni.

Tem niemniej widać, iż wiedzą oni doskonale i zdają sobie całkowicie sprawę ze swego wielkiego posłannictwa, gdyż im w udziale przypadł zaszczyt reprezentowania w niedługim czasie pierwszych „granatowych" pilotów i że to na ich barkach spoczywać będzie w przyszłości niemały obowiązek kierowania oraz instruowania dalszych pokoleń policjantów lotników. Świadomi swego wyróżnienia a zarazem pokładanego w nich zaufania, czynią wszelkie starania, ażeby energją pracy, wytrwałością i zamiłowaniem dla wzniosłej idei i sprawy, osiągnąć możliwie najwyższy poziom doskonałości.

Niedawno, bo niecały rok temu jeszcze, żaden z nich napewno, przykuty do szarej, codziennej, lecz niemniej odpowiedzialnej służby na swym posterunku gdzieś na Krańcach Rzeczypospolitej, nie przypuszczał nawet na chwilę, że oto los, ten niewidzialny reżyser życia jednostki, sprzyjając mu, wyrwie go niemal znienacka i uniesie na skrzydłach przeznaczenia ku wyżynom powietrznym, by uczyniwszy zeń najsamprzód bohatera przestworzy, pasować go następnie — na pioniera i stróża postępu na polu bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Poto jednak, ażeby dostać się do szkoły, prócz szczęścia, trzeba było przejść niejedno „piekiełko", a więc: badanie lotniczo lekarskie, ukończyć pomyślnie kilkumiesięczny kurs teoretyczny w jednym z pułków lotniczych i złożyć egzamin eliminacyjny w Szkole Pilotów. Wtedy dopiero wrota do raju latania rozwarły się dla nich naoścież, by jednak na krótko pozwolić im się oddać złudzeniu, iż tem samem wszystkie trudności zostały już przezwyciężone.

Trudności bowiem, o których mowa, kryje w sobie samo latanie, jako dziedzina doznawania zupełnie nowych i osobliwych wrażeń, życiu w dodatku w każdej chwili zagrażających, niemniej także uwagi i napomnienia stale kontrolujących ucznia instruktorów, a wreszcie widmo pierwszego po pewnym czasie egzaminu przed wszechpotężnym ze srogą miną kierownikiem nauki pilotażu.

Do owej chwili, t. j. zdania powyższego egzaminu, niema z pewnością ucznia, który mógłby, czy też odważył zbytnio chełpić się pewnością siebie. Egzamin ten, nazwany „wylaszowaniem" (wyraz

pochodzi z francuskiego lâche — wypuścić) jest tym Rubikonem, przejście którego dopiero spowoduje zwykle u szkolącego się ucznia uczucie większej pewności i samodzielności. Oznacza on równocześnie zakończenie ścisłej nauki pilotażu na początkowym typie szkolnym, samolocie Bartel M.H.S 2.

Każdy z policjantów przeszedł na nim już wszystkie programem szkoły przewidziane fazy szkolenia, jak: teorję lotu, loty pasażerskie, loty po linji prostej, naukę skrętów, startowania i lądowania, ów pierwszy egzamin po ukończeniu dwusteru (lotów z instruktorem), a nawet dokonał już cały szereg lotów samodzielnych i warunkowych.

Z entuzjazmem w wyrazie twarzy i głosie zwierzali się z radości, że w danej chwili mają już za sobą wszystkie na Bartlu wymagane loty warunkowe i nie byli w stanie ukryć uczucia dumy, że parę dni temu przebyli samodzielnie szlak powietrzny Bydgoszcz — Toruń z lądowaniem w Toruniu.

Naraz rozległy się komendy: „Zbiórka!" „Na start!" Rozpoczął się odrazu ruch i wielkie ożywienie. Po chwili uformowane grupkami szeregi uczniów maszerowały do oznaczonych chorągiewkami miejsc. Zjawili się właśnie instruktorzy i komendant Szkoły Pilotów. Mechanicy zapuścili automatycznie silniki maszyn szkolnych. Po małej chwili uniósł się już pierwszy samolot do „próbnej rundy" (okrążenia lotniska) — nauka latania była rozpoczęta.

Samolotem szkolnym był tym razem drugi zkolei typ szkolny, systemu Hanriot XIX, jako przejściowy, po którego opanowaniu, czyli przejściu tak samo wszystkich faz szkolenia jak na Bartlu, lecz w znacznie szybszem tempie, przewidziana jest nauka na ostatnim typie szkolnym, już linjowym (bojowym — 2-miejscowym) — Potezie XV.

Odbywała się właśnie faza nauki startu i lądowania na dwusterze; oczekiwana była lada dzień decyzja o rozpoczęciu drugiego „wylaszowania" uczniów.

Pokaźna ilość kilkuset lotów dwusterowych i samodzielnych, wykonanych do danej chwili, świadczyła o intensywności szkolenia, której stoją na przeszkodzie częste niestety niekorzystne warunki atmosferyczne.

Czas niepogody bywa jednak wykorzystywany do zajęć sportowych, repetycje z zakresu wiedzy teoretycznej (silniki, płatowce, aeronawigacja) i nauki własnej. Dzień cały od wczesnego ranka (pobudka o godz. 3 capstrzyk o 21) upływa szybko, wypełniony zajęciami, głównie lataniem.

Od miesiąca uczniowie pilotażu policji znajdują się w Grudziądzu ucząc się latania na Potezie XV. Opanowanie zupełne techniki latania na tym typie stanowi dopiero podstawę do opanowania następnych.

Prawem logiki nasuwają się liczne pytania na temat systemu i przyszłych polskich samolotów policyjnych. Odpowiedź na nie nie mieści się jednak w ramach niniejszego artykułu. Sprawa ta wymaga jeszcze wiele studjów i głębokiego zastanowienia.

I oto w najbliższym prawdopodobnie czasie, pierwszych pięciu pilotów P. P. opuści Centrum Bydgoskie ażeby rozpocząć służbę dla dobra publicznego bezpieczeństwa lotniczego.

Będzie to w historji rozwoju organizacyjnego naszej policji państwowej krok dalszy ku postępowi.

CO KAŻDY OBYWATEL O OBRONIE PRZECIWLOTNICZEJ WIEDZIEĆ POWINIEN?

Doświadczenia wojny europejskiej wykazały, że lotnictwo może spełniać wiele różnych zadań, dzięki którym, zasięg działań wojennych w głąb krajów, prowadzących między sobą wojnę znacznie wzrasta.

Rządy wszystkich państw bez względu na ich zapatrywania humanitarne, rozbudowują swoją flotę powietrzną, nie szczędząc w dobie dzisiejszego światowego kryzysu gospodarczego, z trudem ściągniętych drobnych sum podatkowych.

Silne rozbudowanie lotnictwa wojskowego i cywilnego t. z. sportowego, łatwo dającego przystosować się do celów wojennych, świadczy o tem, że przyszła wojna niebezpieczeństwo śmierci przeniesie poza linję frontu daleko w głąb kraju.

Typy i rodzaje nowoczesnych samolotów są podzielone na grupy według zadań, do wykonania których mają służyć. Główne zadanie wspólne dla wszystkich typów samolotów jest działanie zmierzające do osłabienia siły ataku i obrony przeciwnika. Działanie lotnictwa nieprzyjacielskiego w pierwszym rzędzie skierowane jest przeciw wojskom walczącym, etapom wojskowym i tym ośrodkom życia ludności cywilnej, gdzie tworzone są oddziały wojskowe, albo gdzie znajduje się przemysł wojenny.

Ważnemi celami są również szlaki komunikacyjne jak dworce, tory kolejowe, wszelkiego rodzaju mosty i ważniejsze drogi, po których poruszać się będą oddziały wojskowe, transporty broni i amunicji oraz żywności dla walczącej armji.

Znacznie rzadziej ataki lotnicze mogą być skierowane przeciw ludności cywilnej: ataki takie mają znaczenie deprymujące, a celem ich jest stworzenie ogólnego nastroju przygnębiającego, który szybko udzielić się może walczącej armji i zaważyć decydujaco na losach wojny.

Przygotowanie obrony przeciwlotniczej kraju wymaga wiele czasu i pracy ze strony naczelnych Władz Wojskowych. Obrona przeciwlotnicza czynna będzie należała całkowicie do specjalnych oddziałów wojskowych, wyposażonych w odpowiedni techniczny sprzęt, i odpowiednio w czasie pokoju do spełniania swoich zadań szkolona.

Z chwilą ogłoszenia wojny, na całym obszarze kraju zaczynają automatycznie działać Dowództwa Obrony Przeciwlotniczej, które na podległych sobie terenach wydają dla całej ludności szereg koniecznych zarządzeń.

Nieodzownym warunkiem skutecznego odpierania ataków napowietrznych nieprzyjaciela, jest bezwględne posłuszeństwo wszystkich znajdujących się danym zagrożonym, albo już atakowanym terenie. W tym wypadku nie tylko samemu należy podporządkować istniejącym zarządzeniom, ale nawet zmuszać siłą wszystkich, którzy nie chcieliby stosować się do wydanych zarządzeń.

Nieposłuszeństwo karane będzie surowo, nieraz nawet może nasunąć podejrzenie, że nieposłuszny obywatel jest członkiem obcego wywiadu, prościej mówiąc szpiegiem. Schwytanie szpiega pociąga za sobą przykre konsekwencje, a w czasie powszechnej gorączki wojennej, zbraknąć może czasu na dokładniejsze danie usprawiedliwień człowieka tylko ciekawego, albo upartego, z natury nie lubiącego ograniczania swobód obywatelskich. Swobody te będą bardzo ograniczone, wymienić wypadnie choćby tylko dwie jak zakaz opuszczania pomieszczeń, albo rozkaz gaszenia świateł. Jedno i drugie trwac może kilka godzin i powtarzać się dowolnie często.

Udział poszczególnych obywateli w obronie przeciwlotniczej, wygląda niebohatersko, polega on na bezwzględnem posłuszeństwie w stosunku do najdrobniejszych nawet zarządzeń Dowództwa Obrony Przeciwlotniczej danego okręgu lub miejsca i do ukrywania się w miejsca bezpieczne, chroniące przed skutkami ataków lotniczych ściślej mówiąc, odłamkami bomb niszczących i gazowych.

Udział w obronie przeciwlotniczej zorganizowanych w grupy członków społeczeństwa, jest pożyteczny i konieczny. Organizowanie i szkolenie takich grup — to poważna troska doby dzisiejszej i jedno z zadań L.O.P.Pu. Na ten temat pisać nie chcę, w artykulach swoich pragnę natomiast zaznajomić szerszy ogół z zadaniami, sposobami i zasadami ich wykonywania przez oddziały wojskowe wchodzące w skład obrony przeciwlotniczej.

Informacje, które będę starał się w następnych artykułach podawać w sposób popularny, będą miały na celu zaspokoić ciekawość tych, którzy na wypadek wojny chcieliby obserwować walkę oddziałów obrony przeciwlotniczej z nieprzyjacielem powietrznym. Ciekawość i odwaga ludności cywilnej (której nam Polakom niebrak) byłyby w tym wypadku nietylko niepotrzebne, ale nawet szkodliwe.

Oddziały obrony przeciwlotniczej, przy wykonywaniu swoich zadań, muszą mieć absolutny spokój i całkowity wewnętrzny porządek. Tworzenie zbiegowisk nie tylko utrudnia pracę, ale ściąga niebezpieczeństwo przez uwidacznianie miejsca ich pobytu oraz zmniejsza skuteczność obrony przeciwlotniczej, gdyż zasadą jest zaskoczenie przeciwnika ogniem, zanim zorjentuje się on, że wszedł on w strefę skuteczności strzału.

Obrona przeciwlotnicza kraju jest walką bardzo skomplikowaną. Prócz bateryj przeciwlotniczych i karabinów maszynowych działających przy pomocy aparatów podsłuchowych i reflektorów stosuje się również balony zaporowe, czynnik poważnie demoralizujący, eskadry lotnicze nieprzyjacielskie wykonywujące naloty nocne. Po całym kraju rozłożona jest sieć obserwacyjno-alarmowa, dzięki której żaden samolot przekraczający linję frontu nie może spełnić swojego zadania niepostrzeżony, wskutek czego, oddziały obrony przeciwlotniczej zawsze we właściwym czasie będą gotowe do skutecznego odparcia ataku.

W następnych artykułach omawiać będziemy kolejno wszystkie rodzaje oddziałów obrony przeciwlotniczej oraz zasady ich działania.

L. Mieszkowski.

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

POLSKA

Ceny biletów samolotowych niższe od cen biletów kolejowych 2 kl.

Z dniem 16 października b. r. wchodzi w życie na naszych linjach lotniczych nowa taryfa przewozowa, która jest niższa od dotychczasowej mniejwięcej o 20% i zrównuje ceny biletów samolotowych z cenami biletów kolejowych 2 kl. Pozatem stali członkowie L. O. P. P. korzystają — tak jak dotychczas — ze zniżki 20%-ej. (Członkiem L. O. P. P. może być każdy obywatel R. P., który opłaca składkę miesięczną w wysokości kilkudziesięciu groszy).

Biorąc pod uwagę szybkość, komfort i wygodę, które zapewnia komunikacja lotnicza, a wreszcie bezpłatny dowóz samochodami (z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku) do i z portów lotniczych, spodziewać się należy, że niskie ceny zachęcą jaknajszersze sfery do stałego korzystania z tego nowoczesnego, wspaniałego środka lokomocji, jakim są samoloty P. L. L. „Lot", bezwzględnie bezpieczne i kursujące z wysoką regularnością.

Nadmienić się wreszcie godzi, iż samoloty kursują bez przerwy zimowej a z nastaniem chłodów są ogrzewane, dzięki czemu pasażerowie nie potrzebują ubierać się specjalnie ciepło.

ANGLJA

Zdobywca puharu Schneider'a bije samego siebie

Anglja nie mogła nie zdobyć w ostatnich zawodach o puhar Schneider'a nagrody tej dla siebie na stałe, gdyż sama tylko stawała do nich. Wszyscy jej współzawodnicy z różnych powodów musieli z uczestnictwa zrezygnować. W ten sposób zdobycie puharu stało się dla Wielkiej Brytanji nieledwie prostą formalnością. Nie „wysilała się" nawet zbytnio. Jej pilot, Stainforth, zadowolił się nieznacznem polepszeniem szybkości rekordowej w porównaniu z poprzedniemi zawodami. Powetował sobie zato w dwa tygodnie później, ustanawiając nowy rekord światowy szybkości dla wodnosamolotów: 657 km/godz.

Rekord ten został zdobyty na tej samej maszynie. Założono tylko nowe śmigło, specjalnie skonstruowane dla wielkich szybkości (pracujące natomiast znacznie gorzej przy mniejszych szybkościach). Zamiast czystej benzyny została użyta mieszanka ze spirytusu drzewnego, benzyny i spirytusu etylowego. Pozwoliło to osiągnąć znacznie większą moc silnika, a więc i większą szybkość.

FRANCJA

Pięć nowych rekordów

Wodnosamolot Latécoère 38 z obsadą Demougeot i Gonord zdobył nowych 5 rekordów międzynarodowych: wysokości, szybkości, odległości, długości i t. d. w poszczególnych kategorjach. Bliższe dane co do kategoryj i samych rekordów podaje komunikat Aeroklubu Rzeczypolitej Polskiej.

Uderzenie pioruna w samolot komunikacyjny

Wypadek taki miał miejsce z jednym z aparatów linji francuskiej C.I.D.N.A. Raz jeszcze przytem się okazało (podobne wypadki nie są na świecie nowością), że — pod warunkiem dobrego połączenia metalowego wszystkich części konstrukcyjnych samolotu — nikt z załogi ani pasażerów niczem poważnie nie ryzykuje, jeśli wypadnie im lecieć podczas burzy.

Bolesna konkurencja

Nasi przyjaciele i sprzymierzeńcy z nad Sekwany są nie na żarty zaniepokojeni. Dotychczas ich linja lotnicza, łącząca Francję via zachodnią Afrykę, z Ameryką Południową, sławna Aéropostale, najszybciej dostarczała pocztę z Francji do różnych krajów południowej i środkowej Ameryki. Miejscowe amerykańsko - niemieckie drobne linje lotnicze, pod zarządem Kondor Syndicat'u, były bez znaczenia. Potem przyszły ciężkie czasy dla subwencjonowanej Aéropostale, a jednocześnie dr. Eckener zaczął swe podróże Zeppelinem. Wprawdzie loty Zeppelina z Europy do Ameryki i zpowrotem są charakteru próbnego, jednakże za każdym razem bierze on ze sobą pokaźną ilość poczty i przewozi ją... prędzej od Aéropostale.

STANY ZJEDNOCZONE

Herndon i Pangborn zwyciężyli

Ostatecznie los uśmiechnął się pilotom amerykańskim. Wyruszyli oni w końcu lipca z pod New Yorku z zamiarem rekordowego lotu naokoło świata, przekonali się jednak po niewczasie, że samolot ich ma na to zbyt małą szybkość. Wobec tego, znalazłszy się w Japonji, postanowili pokusić się o zdobycie Pacyfiku lotem z Samushiro do St. Zjedn. Niestety gościnni Japończycy prosili ich siedzieć u siebie nieco dłużej niżby tego sobie życzyli nasi lotnicy. Poprostu oskarżono ich o szpiegostwo. Zbierająca się burza wojny japońsko - chińskiej tłumaczy postępowanie Japonji, tembardziej, że Herndon i Pangborn bez skrupułów fotografowali z powietrza na prawo i na lewo, nie darowując też japońskim objektom fortyfikacyjnym.

Ostatecznie jednak, zapłaciwszy kilkutysięczną grzywnę, Amerykanie znaleźli się na wolności, w 40 godzin z minutami przelecieli ocean i dostali 5 tysięcy funtów szterlingów... od Japończyków. Taka mianowicie nagroda była wyznaczona przez wielki dziennik japoński, Asahi, za pierwszy przelot tego rodzaju. Pozatem szczęśliwców czeka jeszcze 25 tys. dol. od innego ofiarodawcy amerykańskiego. Muszą tylko coprędzej lecieć do Dallas, miasta zamieszkania tego bogatego Amerykanina.

Co porabiają państwo Lindbergh?

Uczestniczą w akcji ratowniczej na terenie nawiedzonym przez wielką powódź w Chinach. Wożą samolotem lekarstwa i lekarzy. Przypadkowe znalezienie się ich w katastrofalnym momencie walki z żywiołem oddaje wielkie usługi ludności miejscowej. Chińskie władze lotnicze udekorowały za to Lindbergh'a orderem lotniczym.

Podczas patrolowania obszarów pod wodą zdarzył się Lindbergh'owi wypadek, na szczęcie bez poważniejszych następstw. Mianowicie zajęty swem nowem zadaniem pilot dopuścił do t. zw. straty szybkości. W wyniku upadek samolotu do wody i lekkie jego uszkodzenie.

Deszcz ognisty z nieba

Któregoś dnia nowojorczycy mieli wspaniałe widowisko. Odbywały się ćwiczenia wojskowe sterowca „Los Angeles" nad Nowym Jorkiem. W pewnej chwili sterowiec zaczął wypuszczać kłęby specjalnego dymu, aby schować się przed „nieprzyjacielem" na ziemi za zasłoną dymową. Niebawem sterowiec rzeczywiście zniknął z oczu tłumu

W następnych minutach stała się rzecz nieoczekiwana. Widzowie rzucili się do pośpiesznej ucieczki, gdyż z zasłony dymowej posypał się drobny grad palącego proszku, żrącego oczy i niszczącego ubrania...

Oto niewinna próbka przyszłej wojny z powietrza!

ITALJA

Nowa baza dla lotnictwa morskiego

Rząd przystępuje do budowy trzeciej takiej bazy w Trieście. Dwie poprzednie są w Ostoji i Medjolanie. W Medjolanie, a właściwie najbliższem sąsiedztwie tego miasta, baza nie jest jeszcze ukończona. Stanowią ją m. in. obszerne sztuczne jeziora, na których największy samolot morski może swobodnie lądować i startować.

NOWOŚCI w DZIALE techniki lotniczej

NIEMCY

Samolot bezogonowy Lippisch'a. Inżynier Lippisch, dyrektor techniczny towarzystwa Rhön-Rositten zbudował nowy typ samolotu bezogonowego. Prace swe nad problemem, który obiecuje wielkie korzyści w porównaniu z normalnym układem rozpoczął inż. Lippisch jeszcze w r. 1922. Posuwał się stopniowo, poczynając od modeli latających, przechodząc do szybowców („Storch") i szybowców z silnikiem pomocniczym. W ten sposób miał zapewnione wyniki przy minimalnych kosztach i największem bezcześnstwie dla pilota oblatującego.

W porównaniu ze Storch'em nowy samolot stanowi znaczny postęp. O ile tamten był jedynie sprzętem doświadczalnym, nowa maszyna ma już wszelkie cechy użytkowego samoloty turystycznego.

Jest więc dwumiejscowa, z kabiną zakrytą, opatrzona silnikiem lotniczym (nie jak Storch — motocyklowym).

Skrzydło wolnonośne ma kształt trójkąta równoramiennego, a więc ma tylną krawędź prostopadłą do kierunku lotu. Linja środków parcia jest dzięki temu odchylona ku tyłowi wystarczająco dla ustatecznienia samolotu. Przytem środkowa część skrzydła pracuje z większym spółczynnikiem nośności, części zewnętrzne ze spółczynnikiem stopniowo malejącym. Wreszcie profile są tak dobrane, że środek skrzydła traci przy przeciągnięciu nośności przed częściami krańcowemi. Dzięki takiemu układowi każda strata szybkości ogranicza się w swych skutkach do automatycznego opadnięcia przodu samolotu, zanim pilot utraci panowanie nad równowagą poprzeczną. Lotki bowiem, znajdujące się w zewnętrznych częściach skrzydła pracują w tej maszynie z a w s z e w strumieniu nieoderwanym od profilu, a więc działają stale skutecznie.

W Storch'u lotki pełniły równocześnie funkcje steru wysokości. Istniało więc niebezpieczeństwo, że przy wyprowadzaniu z nurkowania, kiedy skrzydło jest wybitnie skręcane i odpowiednio odkształcone, działanie steru wysokości mogło być niedostateczne. W nowem rozwiązaniu stery wysokości są oddzielone od lotek i zajmują środkową część rozpiętości skrzydła.

(Zostało to umożliwione dzięki wspomnianemu ukształtowaniu krawędzi tylnej. Stery leżą więc w tej części skrzydła, gdzie kąty skręcenia są znikome. Ich działanie w locie nurkowym jest tem samem zapewnione.

Stery kierunkowe — są jak zawsze w bezogonowcach — dwa, położone na krańcach skrzydła. Stery te są ze względu na swą odległość od środka ciężkości samolotu bardzo skuteczne. Działanie ich polega na wytworzeniu oporu z lewej lub prawej strony samolotu. Nie chodzi tu — jak w normalnym samolocie — o uzyskanie w opierzeniu pionowem siły powietrznej prostopadłej do jego powierzchni przy możliwie małym oporze czołowym, lecz wprost — o zwiększenie oporu prawego lub lewego opierzenia. Dlatego to wydłużenie, kąt wychylenia steru nie mają nałożonych żadnych warunków sprawności. Stery można wykonać niskie, o wielkiej cięciwie i nadać im dowolnie wielkie kąty wychylenia. Owszem, nawet duże kąty wychylenia jeśli je pilot zaaplikuje obustronnie, posłużą mianowicie jako sposób hamowania powietrznego, mogącego oddać wielkie przysługi przy lądowaniu z nad przeszkody. Jest ogólną „wadą" samolotów o wielkiej „finesse", że ich kąt planowania jest bardzo mały. „Wada" ta jest oczywiście względną i okazuje się tylko w razie konieczności lądowania na ograniczonem polu ze złem podejściem, pozatem stanowi najcenniejszą własność dobrego samolotu.

Samolot Lippisch'a, mogący zmieniać w dość szerokich granicach kąt planowania bez rozpędzania maszyny może swobodniej od normalnego samolotu wykonywać lądowania przymusowe. Cecha ta przydała się już podczas pierwszego przelotu maszyny (z Rhön do Berlina), kiedy pilot Grönhof musiał dwukrotnie z winy silnika lądować na przygodnych terenach.

Podwozie stanowią trzy koła, z których przednie jest sterowane i leży w płaszczyźnie symetrji samolotu, zaś dwa tylne, położone w pobliżu środka ciężkości dźwigają przeważną część ciężaru.

Widoczność dzięki odchylonym ku tyłowi przednim krawędziom skrzydła — doskonała z miejsca pilota. Stateczność, zwrotność, start i lądowanie nie pozostawiają — zdaniem pil. Grönhoff'a — nic do życzenia.

Maszyna trzyma się tak doskonale w powietrzu, że można zupełnie bezpiecznie wykonywać ewolucje w pobliżu ziemi, bez obawy poślizgu.

Rozpiętość wynosi 13 m; silnik zastosowany jest Bristol „Cherub" N=36 MK; szybkość wynosi 150 km/g; pułap 4000 m. Opisany samolot stanowi dla inż. Lippisch'a tylko przejście do ostatecznego projektu wielkiego skrzydła latającego dla transportu pasażerów.

STANY ZJEDNOCZONE

Aeronca C-3. Powodzenie, jakie osiągnęły jednomiejscowe „Aeronca", lekkie samoloty sportowe, skłoniły wytwórnię Aeronautical Corp. of Am. do zbudowania powiększonej Aeronki, 2-miejscowej i dwusterowej.

Nie jest to samolot turystyczny do odbywania dalszych przelotów. Na to ma zbyt małą moc (35 MK), zato doskonale odpowiada celowi treningu i spacerów powietrznych.

Zbiornik paliwa pojemności 30 l. wystarcza na przebycie ok. 300 km, a więc zużycie jest mniejsze, niż w przeciętnym samochodzie średniej mocy.

Konstrukcja jaknajprostsza i lekka; górnopłat usztywniony ścięgnami zewnętrznemi.

Skrzydło dwudzielne, profil Clark Y, cięciwa stała na całej rozpiętości, krańce zaokrąglone. Szkielet skrzydła drewniany z rozpórkami duralowemi i ścięgnami wewnętrznemi o dwuch płaszczyznach. Pokrycie płótnem. Lotki dość krótkie, lecz głębokie. Ich zawiasy są zamocowane na tylnym dźwigarze skrzydła.

Skrzydło zamocowane jest na węzłach górnej podłużnicy kadłuba. Ścięgna przeciwnośne biegną od wierzchołka V odwróconego (z rur stalowych) umieszczonego nad kadłubem. Ściągna nośne, po cztery na każdą połowę skrzydła zaczepione są u dolnych podłużnic kadłuba.



Kadłub spawany z rur stalowych, chromo-molibdenowych. Przekrój kadłuba do kabiny — prostokątny, dalej ku tyłowi trójkątny.

Miejsca załogi obok siebie.

Wiatrochron szeroki, sięga aż do skrzydła. Część skrzydła nad kabiną kryta celluloidem.

Kadłub stosunkowo długi. Opierzenie (spawane z rur — kryte płótnem) wydatne, zwłaszcza pionowe.

Stery nieodciążone. Usztywnienie zewnętrzne ścięgnami.

Podwozie trójnogowe — sztywne.

Amortyzacja przekazana kołom z ogumowaniem balonowem.

Kadłub spoczywa nisko nad ziemią i z obu boków kabiny są znaczne wykroje. Wchodzenie jednak i wychodzenie z maszyny nie musi należeć do najłatwiejszych.

Zbiornik paliwa mieści się w kadłubie, tuż za silnikiem.

Silnik — wyposażony przez tę samą wytwórnię (Aeronca) jest 2-cylindrowy (cylindry poziome), chłodzony powietrzem. Daje on przy 2400 obr/min. moc 35 MK.

Charakterystyka.

Wymiary: b = 10,98 m.
t = 1,25 m.
l = 6,1 m.
h = 2,28 m.
S = 13,2 m^2.

Silnik: Aeronca E-113; N = 35 MK.

Ciężary: Pw = 211 kg.
Pu = 185 kg.
Pc = 396 kg.
ps = 30,5 kg/m^2
pn = 11,3 kg/MK.

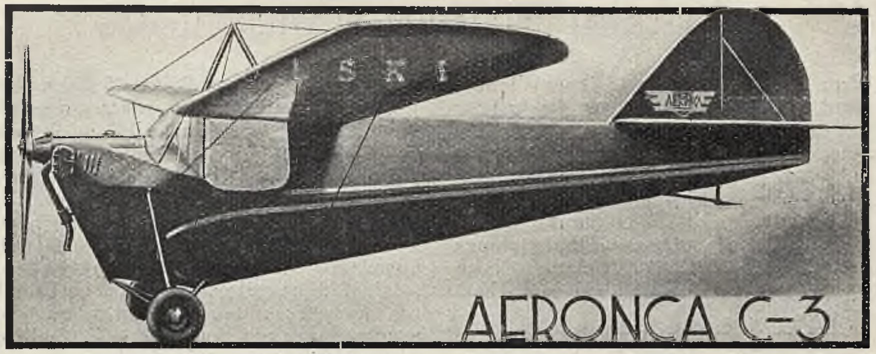
Cechy lotu: Vmax = 128 km/g.
Vek = 104 km/g.
Vmin = 56 km/g
H_{s} = 3660 m.
D_{s} = 320 km.

FRANCJA

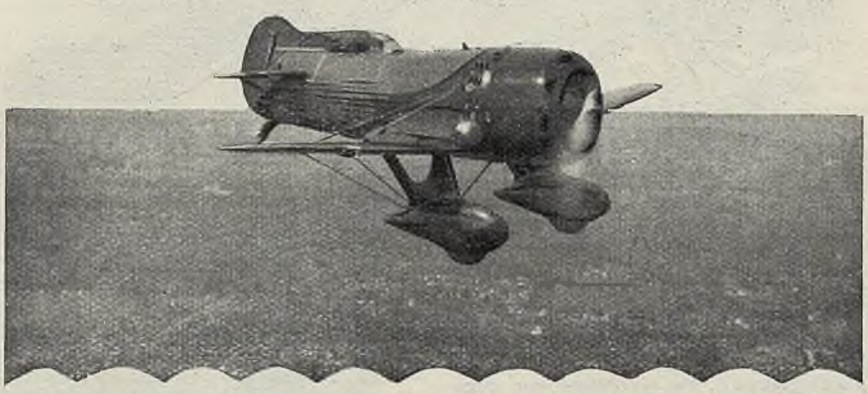
Holowanie szybowców windą. Jeden z klubów francuskich obmyślił nowy sposób dokonywania lotów ćwiczebnych na szybowcu: mianowicie zapomocą windy wbudowanej na zwykłym samochodzie. Postępuje się oto tak: Podnosi się jedno z tylnych kół lewarkiem i zdejmuje się je.

Na jego miejsce montuje się bęben linowy. Linka konopna, średnicy ok. 8 mm, kręcona, biegnie z bębna przez krążek ruchomy i zwrotny, zamocowany na przedniem kole samochodu. Windę włącza się na drugim biegu (do doświadczeń użyto auta Citroën B-14). Przy długości liny 500 m. i wietrze 6 m/sek. można osiągnąć w 30 sek. wysokość 80 m.

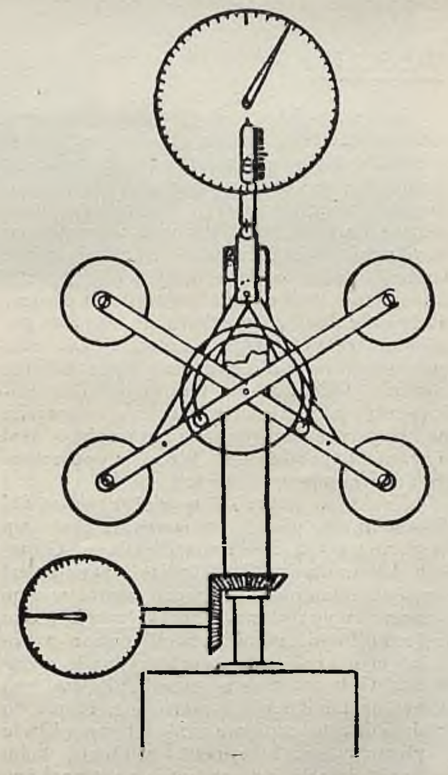
Lot ślizgowy z tej wysokości trwa około 1 minuty, co wystarcza nawet do nauki wirażów. Obecnie wiele już klubów, nie posiadających naturalnych terenów szybowcowych przyjęło ten sposób nauczania latania.



NOWY POŻERACZ PRZESTRZENI



Samolot sportowy konstrukcji inżyniera R. Hall'a zbudowany specjalnie na zawody lotnicze w Cleveland U. S. A. W czasie prób osiągnął szybkość lotu 450 klm. Odznacza się nieproporcjonie krótkiemi skrzydłami.



AUSTRJA

Wysokościomierz grawitacyjny. Na zupełnie nowej zasadzie oparty przyrząd do pomiaru wysokości wynalazł p. v. Braun. Wyszedł on z prawa zmienności przyśpieszenia ziemskiego, w miarę oddalania się od środka ziemi.

Przyrząd jest w swym układzie bardzo prosty: silnik elektryczny napędza ze stałą i kontrolowaną ilością obrotów wał pionowy, na którym są przegubowo zamocowane dwa jednakowe ramiona obciążone na końcach metalowemi kulami.

Rysunek wysokościomierza grawitacyjnego zamieszczamy obok.

WYKŁAD PICCARDA W WIEDNIU

Prof. A. Piccard wygłosił w Wiedniu wykład o swoim wzlocie w stratosferę, dokonanym w bieżącym roku. Opisawszy techniczną stronę swego przedsięwzięcia, przedstawił prelegent wyniki szeregu ciekawych obserwacyj naukowych.

Tak więc niebo nie miało barwy niebieskiej, lecz czarną. Obok słońca świeciły też i za dnia gwiazdy. Natomiast powietrze poniżej balonu miało barwę niebieską.

Temperatura wewnątrz łódki, szczelnie zamkniętej, wynosiła 40° C. Co się tyczy promieni kosmicznych, to prof. Piccard stwierdził, że na wysokości 15.000 metrów jonizują promienie te powietrze o połowę mniej niż na wysokości 4.000 m. Na centymetr sześcienny stwierdzono w wysokości 15 000 m. tylko 40 jonów, natomiast w wysokości 4.000 m. — 80 jonów. Zjawisko to tłomaczy się tem, że na znacznych wysokościach występują promienie kosmiczne bez promieni wtórnych.

Prof. Piccard przypuszcza, że promienie kosmiczne nie pochodzą od słońc jasnych, lecz od ciemnych gwiazd-olbrzymów. Możliwem też jest, że promienie te powstają w pustej przestrzeni kosmicznej.



Z KRAJU

W całym szeregu wytwórni i laboratorjów używane są maski przeciwgazowe i pochłaniacze t. zw. przemysłowe przeciwko parom, gazom, dymom oraz pyłom mechanicznym. Na rynku naszym zadomowiły się dwie firmy niemieckie: Draegera i Degea, które są prawie wyłącznymi dostawcami zarówno masek jak i pochłaniaczy tego rodzaju. Należy przeto zaznaczyć, że Wojskowa Wytwórnia Sprzętu Przeciwgazowego w Radomiu wyrabia pochłaniacze przemysłowe kilku gatunków przeciwko różnego rodzaju gazom parom i dymom. Pochłaniacze te pod względem własności ochronnych w niczem nie ustępują pochłaniaczom niemieckim, a są od nich bez porównania tańsze.

Dla porównania podaję, że cena maski skórzanej niemieckiej wynosi przeciętnie 80 zł., gdy natomiast maska radomska RSC kosztuje 16 zł.; pochłaniacz niemiecki mały — 20 zł., radomski tej samej wielkości średnio — 6 zł. W interesie zatem własnym (znaczne zmniejszenie kosztów) wytwórnie powinny zarzucić drogi sprzęt niemiecki i przejść na krajowy. Zarówno maski jak i pochłaniacze mogą być zamawiane w dowolnej ilości przez składnicę Zarządu Głównego L. O. P. P.

ROSJA SOWIECKA

W Rosji Sowieckiej dużo uwagi poświęca się popularyzacji wśród ludności cywilnej sprawy pomieszczeń uszczelnionych. W tym celu Osoawiachim prowadzi odpowiednią akcję na terenie swoich licznych kół oraz w prasie, w której w całym szeregu artykułów w sposób przystępny omawiane są sposoby zabezpieczenia zbiorowego ludzi i zwierząt na wypadek napadu lotniczo-gazowego.

Pomimo zatem propagandy za nabywaniem i zaopatrywaniem się w maski przeciwgazowe, jak widać z powyższego, czynniki miarodajne zdają sobie sprawę, że zaopatrzenie nietylko wszystkich obywateli, ale nawet ich większości, zwłaszcza na wsi, nie będzie na wypadek wojny możliwe. Aby każdego obywatela zachęcić do przygotowania sobie pomieszczenia uszczelnionego, zalecane są zabiegi najprostsze, możliwe do wykonania przy pomocy środków, będących do dyspozycji w każdem gospodarstwie czy domostwie.

WŁOCHY

Sprawa obrony dróg oddechowych i oczu człowieka przed działaniem gazów i dymów bojowych została już rozwiązana pomyślnie w duchu wymagań nowoczesnych i obecne nowe pochłaniacze wojskowe chronią prawie przed wszystkiemi środkami chemicznemi. Zabezpieczenie jednak dróg oddechowych i oczu nie rozwiązuje całkowicie zagadnienia obrony indywidualnej ze względu na użycie gazów parzących, które działają na całą powierzchnię ciała ludzkiego, przenikając przez zwykłe ubranie i obuwie. Dla całkowitego zatem zabezpieczenia człowieka w pewnych warunkach potrzebne jest ubranie ochronne (w które wyposażone będą drużyny odkażające).

Krokiem naprzód w dotychczasowej konstrukcji ubrań ochronnych jest typ wykonany przez fabrykę Pirellego. Główny warunek co do kroju: jaknajmniej szwów, jaknajmniej zapięć, został w tem ubraniu wypełniony, gdyż składa się ono z jednolitego „kombinezonu" wraz z kapturem oraz dodatkowych rękawic i butów. Ochrona zatem piersi, pleców, rąk i nóg jest całkowita ponieważ niema tu ani jednego zapięcia. Mniej szczęśliwie wybrany został sposób zapięcia taśm uszczelniających przy pomocy zatrzasków. Zapięcia te, znajdujące się przy kapturze, rękawach i nogawkach, otwierają się dość często. Również tkanina gumowana dwustronnie, z której ubranie jest wykonane, nie jest materjałem odpowiednim ponieważ stosunkowo szybko twardnieje, uniemożliwiając przechowywanie ubrania przez czas dłuższy.

ANGLJA

Mgła na zawołanie. Podczas świczeń w przesłanianiu objektów, przeprowadzonych w Ronq pod Londynem, zastosowano nowe przyrządy do wytwarzania sztucznej mgły. Przyrządy te, łatwe do użycia, wytworzyły gęstą mgłę, która w przeciągu godziny zakrywała całkowicie fabryki, drogi komunikacyjne, kolej pomiędzy Ronq i Neuiville a wzgórzami okolicznemi.



GRECKIE PISMO O DZIAŁALNOŚCI POLSKICH L. L. „LOT"

Wobec przerwania na okres zimowy lotów pasażerskich, zorganizowanych przez polską linję lotniczą „LOT", pomiędzy Warszawą a Salonikami, znajdujemy w greckiem czasopiśmie NEA ALITHIA, z dnia 7.X.1931 r. następującą wzmiankę:

..„Dzięki działalności Towarzystwa Helleńskiego, jak również Towarzystwa Polskich Linij Lotniczych „LOT" oraz jugosłowiańskiego „AEROPUT", ożywiony ruch powstał na lotnisku w Salonikach, gdyż wymienione towarzystwa przewiozły pokaźną liczbę podróżnych, towarów i przesyłek pocztowych.

Sezon lotniczy Pol. Tow. „LOT" został właśnie zakończony. ...Pobieżny przegląd danych statystycznych, dotyczących działalności Tow. „LOT„, pozwala stwierdzić, że Tow. to znów osiągnęło sto procent bezpieczeństwa, podobnie jak w poprzednim okresie swego istnienia od chwili założenia. Świadczy to o znakomitej organizacji oraz o wyjątkowo starannym doborze materjału lotniczego i technicznego. Wymienione zalety, w połączeniu ze śmiesznie niską ceną, przyczyniły się do tego, że z komunikacji lotniczej korzystały nietylko osoby, należące do sfer finansowych, handlowych i przemysłowych, lecz także osoby z ludu... a nawet starsze kobiety".

Wyrażając nadzieję, że z nastaniem przyszłego sezonu lotniczego Pol Tow. „LOT" wznowi ze wzmożoną energją swoją działalność na tej linji, czasopismo podnosi pożyteczną działalność firmy ALLALUF, która reprezentuje P. L. L. „LOT" na terenie Grecji.

NA OSTATNIM KILOMETRZE KULTURY ZACHODU

Z DZIAŁALNOŚCI L. O. P. P. NA WOŁYNIU

Nie do łatwych zadań należy akcja propagandowa na Wołyniu. — Jeszcze w miastach dajemy sobie jako tako radę, ale w miasteczkaah, wsiach... tam docieramy z wielkim wysiłkiem. W roku zeszłym ugrzęźliśmy w jakiejś miejscowości coś na dwa miesiące i poczciwa nasza Renówka byłaby już na połowie drogi do Ameryki, wsiąkając coraz głębiej w delikatne błoto, gdyby nie raptowne mrozy.

To też okazje, kiedy góra przychodzi do Mahometa, wyzyskiwane są skwapliwie. Takim miłym ewenementem dla nas są „Targi Rówieńskie", ściągające kilkadziesiąt tysięcy ludzi z całego Wołynia.

A tłumek nasz, to nie wielkomiejski, wiecznie się śpieszący, przesycony reklamą — wołyniak ogląda wszystko ze skupieniem i uwagą, słuchając po kilka razy tego samego wyjaśnienia.

Nic też dziwnego, że pięknie urządzony pawilon L. O. P. P. na wystawie cieszył sią stałem powodzeniem. Eksponaty ciekawie i starannie dobrane. Ładna kolekcja masek, od pierwszego tamponu do luksusowych amerykańskich i angielskich

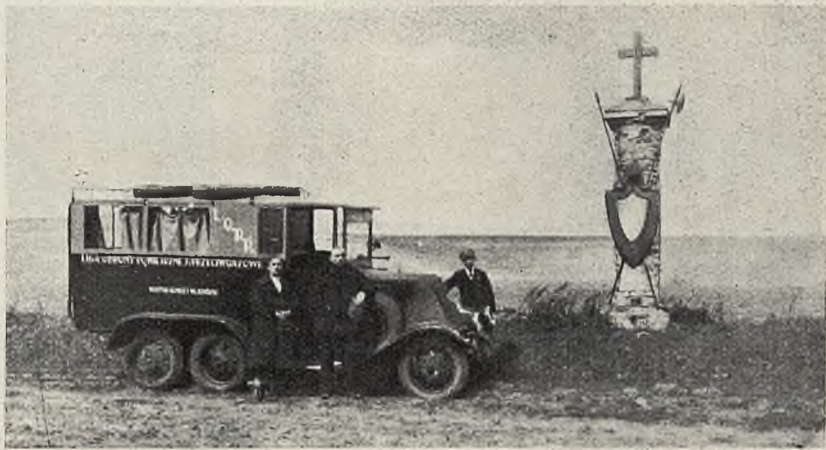


Pawilon L. O. P. P. na wystawie w Równem.

(odlewy gipsowe oparzelin iperytowych) masę tablic poglądowych — groźne manekiny w ubraniach przeciwiperytowych— a największe wrażenie robi model piętrowego domu mieszkalnego ze schronem przeciwgazowym, oświetlony wewnątrz maleńkiemi żarówkami. Obok pawilonu stoi czołówka propagandowa pięknie odnowiona. Instruktorzy, jak sprawnie działające gramofony, nie przerywają gadania ani na chwilę.

Cała impreza kosztowała z dekorowaniem i oświetleniem koło 180 zł. Zasługa to p. starosty Bogusławskiego, prezesa Targów, który udzielił nam bezpłatnie miejsca i firmy „Diabolo Separator", która ustąpiła nam bezinteresownie swój zeszłoroczny pawilon. Oczywiście nie można pominąć milczeniem i zasługi Komitetu Powiatowego L. O. P. P., który potrafił wyzyskać dobrą konjunkturę i nie żałował wysiłków.

Aby skuteczność akcji na Targach spotęgować, zaraz po wystawie ruszyła



Czołówka L. O. P. P. przy starodawnym pomniku w okolicach Hoszczy, powiatu rówieńsktego.

na teren pow. rówieńskiego nasza czołówka propagandowa. Na załączonej fotografji widzimy ciekawy moment — nasza Renówka na strażnicy K. O. P. o kilkadziesiąt metrów od granicy sowieckiej.

W tym samym czasie w Łucku w hangarze kończono budowę szybowca. Pod kierownictwem p. Szablowskiego, słuch. Polit. Lwowskiej i członka A. A., po miesięcznych wysiłkach poprzybijano ostatnie gwoździki. Zdawaćby się mogło, że budowa tak prostego w konstrukcji szybowca nastręczy zbyt wiele trudności! A jednak, za wyjątkiem drzewa, ofiarowanego nam łaskawie przez p. Skąpskiego, dyr. ordynacji Ołyckiej, wszystko trzeba było sprowadzać.

Wszelkie przykrości już są poza nami na szczęście, a szybowiec już oblatany. Pierwszy lot sprawił nam niejaki zawód. Poprostu szybowiec wzniósł się i doskonale wylądował. Nic nie potrzeba było przykręcać, odkręcać, regulować — to było zbyt proste.

Dziś szybowiec ma za sobą sporo lotów, które odbywają się na linie za samochodem. Odbyły się loty pokazowe dla kilkudziesięciu uczniów gimnazjum i szkoły mierniczej w Kowlu. Że zainteresowanie było duże, potwierdza fakt, że resztki materjałów i plany powędrowały już do Kowla.

W. K.



Czołówka propagandowa L. O. P. P. przy strażnicy K. O. P, o kilkanaście metrów od granicy sowieckiej.

WYSTAWA OBRONY PRZECIWGAZOWEJ W KATOWICACH



Zdjęcie przedstawia moment z otwarcia wystawy.

Z inicjatywy i staraniem Przewodniczącej Zarządu Kół Pań inż. Niebieszczańskiej, urządzona i otwarta została w gmachu Dyr. Kolei Państwowych w Katowicach wystawa propagandowa obrony przeciwgazowej, obficie zaopatrzona w najnowsze eksponaty z dziedziny walki gazowej i obrony przeciwko niej.

Wielkie zainteresowanie przechodniów wzbudzały wystawione na ulicy przy wejściu na wystawę dwa manekiny, naturalnej wielkości, w maskach gazowych i całkowitych kostjumach przeciwiperytowych, koło których stale zatrzymywały się grupki ciekawych.

Wystawa zawierała około 1000 eksponatów, jak: próbki gazów trujących, ich składniki, specjalne ubiory dla drużyn, odkażających zaiperytowane tereny i ludzi, maski wszelkich typów dla ludzi i zwierząt, filtry do schronów, świece i granaty dymowe, materjały i przybory do odkażania i wiele innych, nie licząc mnóstwa fotografij i wykresów oraz map, obejmujących całokształt organizacji pogotowia przeciwgazowego.

Wystawę zwiedziło ogółem 13.800 osób, w czem wiele młodzieży szkolnej dorastającej, która objawiała żywe zaciekawienie wystawą oraz bardzo wiele pań. Od godz. 9-tej rano do 9-tej wieczorem specjalni wykładowcy udzielali szczegółowych wyjaśnień. Przez cały czas wystawy było czynne kino wyświetlające w tym czasie ogółem 16.800 m. filmu i 2.780 sztk. przezroczy, z dziedziny obrony lotniczej i przeciwgazowej.

Żywe zainteresowanie się śląskiego społeczeństwa tą na wielką skalę zakrojoną wystawą jest dowodem, że poczynamy wreszcie pojmować niebezpieczeństwo przyszłej wojny i jej przerażających skutków, oraz pozwala mieć nadzieję, że wkrótce całe nasze społeczeństwo zostanie zorganizowane w szeregach L.O.P.P. i należycie do obrony przeciwgazowej przygotowane.

POWIĘKSZENIE KOLEJOWEJ KADRY INSTRUKTORÓW O.P.G. NA GÓRNYM ŚLĄSKU

Ostatnio odbyło się uroczyste zakończenie 10-cio dniowego kursu kolejowego obrony przeciwgazowej, oraz rozdanie dyplomów 24-rem absolwentom kursu.

Jest to już 7-my kurs, urządzany z inicjatywy Prezesa Katowickiej Dyr. Kolei p. inż. Niebieszczańskiego. Kursa te dały społeczeństwu śląskiemu kadrę, liczącą 142-ch wzorowych instruktorów obrony przeciwgazowej 20 000 czną armję kolejarzy, a także w miarę możności, ich rodziny i dziatwę szkolną.

P. prezes Niebieszczański, wręczając osobiście dyplomy nowym instruktorom, zaapelował gorąco, jako zwierzchnik i obywatel, do znanego z obowiązkowości i sumienności, oraz patrjotyzmu kolejarza śląskiego, ażeby z całą ofiarnością i poczuciem ważności zadania, wykonywał nowe swe obowiązki, uświadamiając jaknajszerszy ogół przed grożącem niebezpieczeństwem.

Jędrne swe przemówienie zakończył p. prezes Niebieszczański życzeniem owocnej pracy. W uroczystości wzięli udział ponadto: wiceprezes D. O. K. P. St. Żmurko i dyr. wydz. osobowego dr. W. Składziej, oraz prelegenci kursu.

Z DZIAŁALNOŚCI DYREKCJI KOLEI W KATOWICACH W DZIEDZINIE OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

Z okazji Tygodnia Lotniczego L. O. P.P. mieszkańcy Katowic oglądali niesamowity, lecz bardzo budujący widok.

Oto armja pracowników kolejowych, przybrana w kompletne uzbrojenie przeciwgazowe z przyrządami i sprzętem, niezbędnym do całkowitego odkażania terenów, objektów, a nawet ludzi przemaszerowała na czele pochodu dziatwy szkolnej przez główne ulice miasta Katowice.









Widok to zaiste był budujący pozwalający przypuszczać, że w ślad za ruchliwą na tem polu Dyrekcją Kolei pójdą i inne urzędy państwowe i samorządowe, przygotowując swych pracowników, ich rodziny i liczne rzesze ochotników do obrony na wypadek wojny gazowej.



Będąc przed kilku tygodniami w modelarni Szkoły im. Konerskiego, poznałam wielu zapalonych „konstruktorów", którzy otoczyli mnie wielkim kołem, pokazując mi swojej roboty śmigła, demonstrując start swoich modeli i opowiadając mi z zapałem o swojej pracy w szkole i w domu. Między tymi chłopcami był jeden, który wybitnie pracuje w szkolnej modelarni mając za sobą już lata pracy i lata zainteresowań nad lotnictwem. Tym chłopcem jest Jerzy Ellenband.

Oto krótki życiorys... Będąc małym chłopcem lat ośmiu — nasz Jurek znał dokładnie maszynę parową interesując się najdrobniejszemi jej szczegółami. Lotnictwo, jako wynalazek najnowszy porywa i zaciekawia młodzież — nawet małe sześcioletnie bąki. Cóż dopiero mówić o Jurku, który się wychował w atmosferze domowej pełnej zainteresowań nad wszelakiemi wynalazkami najświeższej doby (ojciec jego jest inżynierem mechanikiem i pracuje w biurze konstrukcyjnem). Jurek więc słucha, patrzy, rysuje coś, kleci...

Obecnie Jurek jest już dużym chłopcem i ma projekty wyższych studjów (może Politechnika Warszawska, może studja zagranicą, o ile środki po temu będą). W modelarni szkolnej Jurek pracuje nad zwykłym modelem, jak inni jego koledzy, ale w domu projektuje i ulepsza te szkolne samoloty.

Ostatnio posłał nawet projekt „modelu samolotu doświadczalnego z samoczynnem kierowaniem" do Ligi O.P.P. — a ta skierowała projekt do profesora Witoszyńskiego. Co powie profesor Witoszyński — nie wiemy. Mnie osobiście ucieszył zapał naszego Wynalazcy i oryginalność jego pomysłu. Wiem, że potrzeba jest matką wynalazku. — Jerzy Ellenband w opisie dołączonym do swego modelu tak tłomaczy cel swego pomysłu i i przyczynę, która była jego źródłem:

...„Model, gdy śmigło zwalnia bieg, posiada tendencję do planowania. Często modele takie, przy odpowiednich warunkach atmosferycznych, odlatują zbyt daleko, tak że tracimy nad niemi obserwację, a w końcu albo ulegają rozbiciu, lub planują w miejscach niedostępnych..."

Wyobraźmy sobie ile trudu i przywiązania nieraz łączy człowieka z jego dziełem... Przykro więc jest tracić z oczu samolocik swojej konstrukcji, nad którym pracowało się nieraz dniami i tygodniami. — Czasem padnie on na dach, czasem w wodę, nieraz ginie z przed oczu w gęstwie drzew, lub w podwórzowych zaułkach.

Skonstruowano balony sterowe dlaczego nie możnaby skonstruować modelu z samoczynnem kierowaniem?

Ale na tem Jerzy Ellenband nie poprzestaje, posuwa swój pomysł jeszcze dalej, jeszcze śmielej, oto chce zmusić model nie tylko do określonego lotu, ale nawet do p o w r o t u na miejsce startu.

Gdyby mu się to udało przeprowadzić — moglibyśmy wysyłać samoloty na linję frontu, obciążone bombami, uzbrojone w automatyczne mechanizmy i automatyczne karabiny maszynowe, — które bez obsługi to znaczy bez narażenia życia człowieka, leciałyby s a m e i wracały s a m e do miejsca startu.

Powiecie: bajeczki dla małych dzieci? Może bajeczki, a może ziszczalne marzenia! Pamiętajcie, że najśmielsze fantazje Jules Verne'a częściowo już są zrealizowane.



Jerzy Ellenband.

Narazie podajemy Miłym Czytelnikom model samolotu Jerzego Ellenbanda, oraz jego opis, udzielone nam chętnie przez autora, które zamieszczamy poniżej.

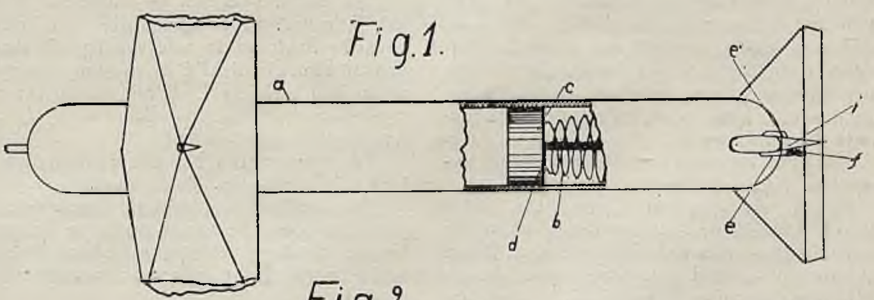
J. Putiatycz-Surynowa.

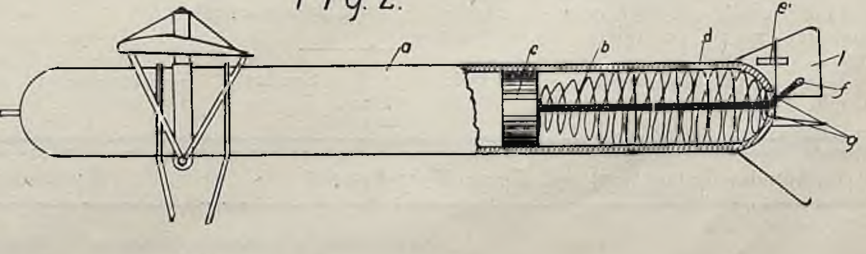
OPIS SAMOLOTU DOŚWIADCZALNEGO Z SAMOCZYNNEM KIEROWANIEM

Model samolotu poruszanego ściśnionem powietrzem składa się z dwóch zespołów: silnikowego w skład którego wchodzii śmigło i silnik oraz zespołu kadłubowego, który składa się z butelki aluminjowej, która zastępuje kadłub i służy jednocześnie, jako zbiornik do ściśnionego powietrza. Do regulacji lotu, posiada model stery: wysokościowy i kierunkowy.

Urządzenie, które wprowadzam ma na celu kierowanie modelem, a nawet cofnięcie go do miejsca startu. Urzędzenie to składa się z tłoka **c** umieszczonego w zbiorniku **a**, sprężyny **b**, ścięgna gumowego **d**, ścięgien gumowych **e**, **e'** usztywniających, haka **f** na którym umocowane jest ścięgno **d** (fig. 1.) oraz rolek **g** na których przesywa się ścięgno **d**.

Powyższe urządzenie przedstawione jest na fig. 1-ej w przekroju poziomym, a na fig. 2-ej w przekroju pionowym; działanie jego jest następujące: w miarę zmniejszania się ciśnienia w zbiorniku **a**, tłok **c** naciskany przez sprężynę **b** posuwa się w kierunku lotu modelu naprężając ścięgno **d**, które początkowo niemoże ruszyć steru i gdyż nie posiada siły by przezwyciężyć ścięgno **e'**. W miarę dalszego obniżania się ciśnienia w zbior-

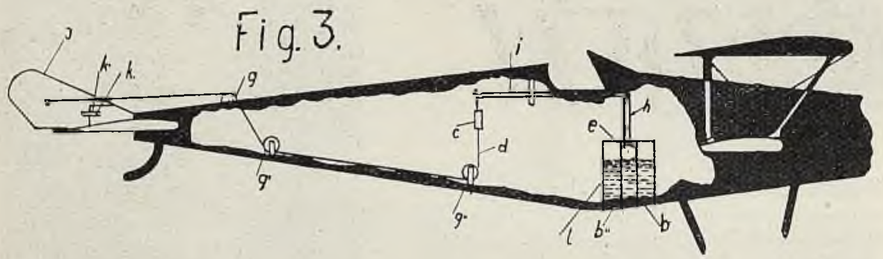




niku a, ścięgno d otrzymuje wskutek naprężania większą siłę niż ścięgno e', pociągając ster wlewo, wtedy model zatacza półkole, kierując się do miejsca startu.

Ponieważ hak f jest tylko zlekka zaokrąglony i nie posiada łebka, więc ścięgno d ześlizguje się zeń, a ster i pociągany przez ścięgno e' wraca do pierwotnej pozycji. Ruch ten kieruje model napowrót do miejsca startu. Przez połączenie ścięgna d z innemi sterami, model może wykonywać rozmaite akrobacje jak n. p. beczki, spirale i t. d.

Fig. 3.



Modele o napędzie benzynowym wymagają nieco innego urządzenia niż modele o napędzie siłą ścieśnionego powietrza. Urządzenie to składa się z pływaka e umieszczonego w zbiorniku benzyny l i poruszającego się między szynkami b i b'', drążków h i, gumy c, ścięgna d, rolek g g' g'' haka f, ścięgien gumowych usztywniających k, k''.

Działanie tego urządzenia jest następujące: w miarę zużywania się i tem samem obniża się w zbiorniku l poziomu benzyny pływak e opuszczając się pociąga gumę c, a ta ostatnia ścięgno lniane d. Ponieważ guma c początkowe nie posiada siły by przezwyciężyć ścięgno k'' ster j pozostaje nieruchomo. Gdy zawartość zbiornika l zajmuje połowę jego wysokości pływak e przez dalsze zanurzenie napręża silniej przy pomocy drążków h i i gumę c, ta zaś przy pomocy ścięgna d, przezwyciężając ścięgno k'', pociąga za ster. Wtedy model zatacza półkole, kierując się do miejsca startu.

W wyniku dalszego naprężenia ścięgno d zeskakuje z haka f, na którym było zaczepione. Wtedy ster pociągany przez ścięgno k'' wraca do pierwotnej pozycji. Tak więc w dalszym ciągu lotu model wrac do miejsca startu i tam planuje.

W tym typie modeli również przez zastosowanie połączenia ścięgna d z innemi sterami może model wykonywać wspomniane wyżej akrobacje.

OPOWIADANIE PRAWDZIWE

Jesień tego roku była piękna i słoneczna.

Ćwiczono się więc w pułkach lotniczych z zapałem. W złocistem powietrzu nad zoranemi polami, nad żółto-purpurowemi lasami szumiały śmigła motorów. Latano kluczem żórawi, jak ptaki odlatujące na jesieni w t. zw. „lotach grupowych". Maszyny myśliwskie wzlatywały het wgórę, by kręcić zawrotne akrobacje.

Jedna z tych maszyn pilotowana przez porucznika K. leciała nad cichą wioską, osnętą dymami błękitnemi, wykonywując najprzeróżniejsze skręty, „beczki", „spirale" i „renversement'y"... W pewnym momencie zacięły się stery... Maszyna wciągnięta w wir korkociągu leciała wirowym lejem wdół ku ziemi... szarpiące stery ręce walczyły z przeznaczeniem beznadziejnie...

To było ostatnie wrażenie przed katastrofą, jakie pamiętał porucznik K.

Kiedy się obudził z omdlenia leżał wśród szczątków zdruzgotanej maszyny na wiejskiem podwórku koło chaty... Tłum ciekawych otaczał go zbitą gęstwą. Szare, zgrzebne koszule i wełniaki, barwnemi smugami raziły obolałe oczy — ciemne, opalone twarze pochylały się nad nim nisko...

Boże drogi, jakże ciężko... Jaki ból... A nikt do niego nie podchodzi, nikt go nie ratuje. Zewsząd otacza go głuchy pomruk i nienawistne głosy wykrzykują nad nim niezrozumiałe słowa...

Chce się sam poruszyć, unieść na łokciu. Nie może. Ból prawego obojczyka tamuje jego ruchy. Przez zaciśnięte zęby wydobywa się jęk, a oczy roztwierają się ze zgrozy wobec świadomienia sobie własnego nieszczęścia i bezradności.

W tej chwili pochyla się nad nim poorana zmarszczkami twarz i palec zakrzywiony wygraża energicznie.:

„A dobrze ci tak — dobrze... Pocoś tak figlował? I to akuratnie nad mojom chatą? Mało ci to miejsca było? Potsebował akurat utrafić w mojom chałupę i w mojom babę... Leż ze sobie teraz..."

* * *

Po porucznika K. przyjechała „sanitarka"*) i zabrała go do szpitala.

Po odbytej operacji powiedziano porucznikowi, że spadł podczas katastrofy na chałupę chłopską, obsunął się z niej i zabił babę idącą z wiadrami do studni.

Ot przeznaczenie...

*) „Sanitarka" — samochód sanitarny.

SKRZYNKA POCZTOWA

Panu Zbigniewowi Daszyńskiemu ze Lwowa donosimy, że zagadki i logogryfy o treści lotniczej Jego pomysłu, z chęcią wydrukujemy, o ile będą odpowiednie. Prosimy o nadesłanie ich w najbliższym czasie. Czemu pan dopiero po czterech latach nabrał odwagi do nawiązania z nami korespodencji? Proszę pamiętać o tem, że do śmiałych świat należy i o tem jeszcze, że Redakcja „Lotu Polskiego" bardzo interesuje się młodzieżą i cieszy się każdym listem, który świadczy o rozwoju zamiłowania do Lotnictwa. Proszę nam napisać o tem, co myślą o modelarstwie nasze Orlęta Lwowskie w waszej III-ej klasie gimnazjalnej i czy interesują się niem tak, jak i pan?

Co do umieszczenia w „Locie" jakiegoś łatwiejszego modelu belkowego — to będzie umieszczony w najbliższym numerze.

Panu M. B. z Łodzi. Nowela pańska pod tytułem: „Wybawiciel" — świadczy bardzo pięknie o pańskiej naturzc prawdziwie rycerskiej — (odwaga, marzenia o gigantycznych lotach transoceanicznych i uczuciach gentelmeńskich dla kobiet). Mamy nadzieję, że z czasem opanuje pan więcej formę literacką swych noweli i zapozna się realniej z lotnictwem, a wtedy z chęcią nowele Pańskie drukować będziemy. Narazie jedynie możemy dać małą radę: pisać należy jedynie o środowisku, które się dobrze zna i którem się żyje. Gdyby pan znał, któregoś z asów naszego lotnictwa i zapytał Go o wrażenia z dokonanych raid'ów — przekonałby się pan — że wiele różnorodnych wrażeń przeżywa każdy pilot — których pan w swojej wyobraźni nie widział.

Proszę się nie zrażać na przyszłość, tylko starać poznać „żywych", „prawdziwych" lotników i wtedy dopiero pisać o nich.

Z WYDAWNICTW

„Paliwo spirytusowe".

Pod powyższym tytułem ukazała się na półkach księgarskich praca zbiorowa inż. Kowalczewskiego, inż. Missala, inż. Morsztyna i St. Szydelskiego pod redakcją inż. Zambrzyckiego, wydana nakładem Dyrekcji Państwowego Monopolu Spirytusowego, Rady Naczelnej Przemysłu Gorzelni Rolniczych i Sp. Akc. „Spirytus".

Praca ta jest wynikiem dokonanych doświadczeń zastosowania paliwa spirytusowego jako materjału pędnego i opałowo-oświetleniowego. Ze względu na coraz zmniejszające się zapasy światowe ropy naftowej, przy wciąż wzrastającem zapotrzebowaniu materjałów pędnych — znaczenie paliwa spirytusowego nabiera coraz większej aktualności, a sam fakt potrzebnego surowca do wyrobu spirytusu musi zainteresować sfery rolniczo-gorzelnicze oraz szerszy ogół nieuświadomionego społeczeństwa.

Za Komitet Redakcyjny: *red. Zenon Wyrzykowski.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Moniuszki 11.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
Warszawa Krakowskie Przedmieście № 11
Adres telegraficzny: Aeroklub Warszawa
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 21 (56).
15.X. — 31.X. 1931

Dyskwalfikacje sportowe.

Komisja Sportowa Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej na zebraniu plenarnem w dniu 15.X.31 powzięła następujące uchwały:

1) p, Dr. Kazimierz PIOTROWSKI zamieszkały w Krakowie, posiadacz Licencji Sportowej F. A. I. na rok 1931 wystawionej przez A. R. P. za L. 226 dn. 25.IV.31 r, zostaje na przeciąg dwóch lat zdyskwalifikowany sportowo, za wykroczenie sportowe po myśli art. 186 Regulaminu Sportowego F. A. I.

Dyskwalifikacja ta zgodnie z art. 188 Reg. Sport. F. A. I. ma charakter międzynarodowy.

2) p, Henryk ŁEPKOWSKI zamieszkały w Krakowie zostaje na przeciąg dwóch lat zdyskwalifikowany sportowo za wykroczenie sportowe po myśli art. 186 Regulaminu Sportowego F. A. I.

Dyskwalifikacja ta zgodnie z art. 188 Reg. Sport. F. A. I. ma charkter międzynarodowy.

Używanie lotnisk w Baranowiczach i Lidzbarku.

Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji zawiadamia, że lotniska w Baranowiczach i Lidzbarku mogą być używane do startów i lądowań samolotów turystycznych tylko w porze dziennej.

Otwarcie prywatnego lotniska „Półwiesk".

Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji zawiadamia, że z dniem 22 sierpnia b. r. zostało otwarte do użytku prywatnego lotnisko „Półwiesk" własność p. Jana Rudowskiego, znajdujące się w powiecie Rypińskim, województwa Warszawskiego.

Lotnisko to leży w odległości 11 km. na południe od st. kol. Wrocki i 11 km. na północo-wschód od m. Dobrzynia.

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące nowe rekordy międzynarodowe.

KLASA C. (samoloty silnikowe).

Obciążenie użyteczne 1.000 kg.

Redord długotrwałości (Francja)	32 godz. 17 m.
Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja)	4.670 km. 664 m.

Obciążenie użyteczne 500 kg.

Rekord długotrwałości (Francja)	32 godz. 17 m.
Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja)	4 670 km. 664 m.

Cztery powyższe rekordy ustanowili lotnicy Le Brix i Doret na samolocie „Le Trait d'Union" Devoitine z silnikiem Hispano-Suiza 600 KM. w Istres dn. 23 i 24 marca 1931 r.

Warszawa, dnia 31.X. 1931 r.
L. dz. 2350.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński*
Sekretarz Generalny.

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

Nr. 54.

RADA GŁÓWNA

W dniu 16 października r. b. w sali konfekcyjnej Min. Komunikacji odbyło się posiedzenie Rady Głównej L. O. P. P. Obecni byli pp. dyr. Białas, poseł Birkenmayer, inż. Budkiewicz, radca Błażewski, inż. Eberhardt, płk. Filipowicz, inż. Frydrychowicz, ppłk. Głowacki, v. woj. Godlewski, prezes Gruber, dyr. dep. Hauke-Nowak, płk. Jagrym-Maleszewski, pr. Jedliński, radca Kalicki, dyr. Karwowski, płk. dypl. Kiliński, v. minister Korsak, v. woj. Kroebl, gen. Kwaśniewski, insp. Nowodworski, prezes Martynowicz, v. pr. Messing, płk. inż. Moniuszko, nacz. Morzycki, nacz. Myśliński, inż. Rybicki, gen. dr. Rouppert, v. prezes Rozwadowski, poseł Starzak, radca Stopczyński, woj. Świdziński, płk. Woynicz-Sianożęcki, nacz. W. Wyrzykowki, prof. Zawadzki, inż. Zienkiewicz oraz delegat M. W. R. i O. P. wizytator p. Eckert.

Nadto z biura Zarządu Gł. pp. dyr. Z. Wyrzykowski, Inspektor Gł. o. p. l. g. kpt. Misiński i lustrator Roszkowski.

Usprawiedliwili nieobecność: pp. płk. de Beaurain, v-min. Czapski, v. woj. Gintont-Dziewałtowski, insp. Jaroszewski oraz v. woj. Skrzyński.

Przewodniczący prezes Rady Głównej v. minister Korsak.

Posiedzenie zagaił prezes Rady Głównej i, po powitaniu zebranych, zakomunikował, że na liście obecności figuruje 11 nazwisk członków Rady Głównej z wyboru, wobec czego zebranie, w myśl art. 28 statutu L. O. P. P. jest prawomocne w pierwszym terminie.

Następnie pan v-minister Korsak wspomniał o zgonie członka Rady Głównej ś. p. Władysława Topczewskiego, prezesa Zw. Of. Rez. i wybitnego działacza na polu społecznem.

Pamięć zmarłego Rada Główna uczciła przez powstanie.

Przyjęto następujący porządek dzienny:

1) Odczytanie protokułu. 2) Sprawozdanie Kwartalne Zarządu Głównego. 3) Projekt Preliminarza Budżetowego Zarz. Gł. na 1932. r. 4) Wnioski Zarządu Głównego.

Po przyjęciu protokułu poprzedniego zebrania, wysłuchano Sprawozdania Zarządu Głównego za okres ostatnich 3 miesięcy, obejmującego: działalność lotniczą, o. p. l. g., propagandową i organizacyjną oraz zawierającego szczegółowe dane o poczynionych przez Zarząd Główny krokach, mających na celu zwiększenie funduszów L.O.P.P.

Sprawozdanie, złożone przez prezesa Zarządu Głownego L.O.P.P. p. dra Martynowicza, Rada Główna przyjęła do zatwierdzającej wiadomości, bez dyskusji.

Zkolei przystąpiono do obrad nad projektem preliminarza budżetowego Zarządu Głównego na 1932 rok.

W dyskusji kolejno zabierali głos pp: v. woj Kroebl, inż. Budkiewicz, inż. Rybicki, radca Błażewski, inż. Frydrychowicz i płk. Woynicz-Sianożęcki.

Udzielali wyjaśnień pp.: dr. Martynowicz, płk. Filipowicz, płk. Moniuszko i gen. Rouppert.

Na wniosek przewodniczącego, Rada Główna przyjęła do zatwierdzającej wiadomości preliminarz Zarządu Głównego na 1932 rok w kwocie Zł. 1.600.000.—

Następnie Rada Główna przyjęła nowy Regulamin Koła Pań z tem, że niektóre jego punkty zostaną szerzej ujęte, celem ściślejszego związania placówek Kół Pań z placówkami L. O. P. P.

Ponadto Rada Główna rozpatrzyła wnioski Zarządu Głównego i powzięła następujące uchwały:

I. Rada Główna w związku z kryzysem, jaki kraj przechodzi, podkreśliła konieczność czynienia w L. O. P. P. jaknajwiększych oszczędności, a w szczególności oszczędzania na wydatkach administracyjnych, celem zużycia zbieranych funduszów wyłącznie na prace programowe L. O. P. P. oraz wyraziła opinję o konieczności zachowania jedności organizacyjnej L. O. P. P. przez skasowanie, poza Komitetami Kolejowymi, wszystkich innych placówek na prawach Wojewódzkich.

W myśl powyższego, Rada Główna powzięła jednomyślnie uchwałę, mocą której przemianowała Komitety na prawach wojewódzkich: Poznań-miasto w Poznaniu i Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu na Komitety Miejskie z prawami Powiatowych i przyłączyła je: I y do Komitetu Wojewódzkiego w Poznaniu, a II-gi do Komitetu Wojewódzkiego w Kielcach.

II. Wychodząc z założenia, że stała kontrola placówek L, O. P. P. w znacznym stopniu przyczyniła się do ich sprawności organizacyjnej, Rada Główna wezwała Komitety Wojewódzkie do wykonywania stałej kontroli w Komitetach Powiatowych, w myśl art. 26 § 4 punktu d) Statutu.

III. Wniosek Zarządu Głównego o zwolnienie Kół Pań z przewidzianych statutem 50% wpłat do Komitetów Powiatowych do czasu wybudowania Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, Rada Główna przekazała do rozstrzygnięcia w dn. 31/X. r. b. Ogólnemu Zgromadzeniu L. O. P. P.

IV. Nadto przyjęła Rada Główna do zatwierdzającej wiadomości wniosek Zarządu Głównego o przekazanie Departamentowi Aeronautyki tak lotniska jak i budynków Szkoły Pilotów pod Radomiem na warukach, które zostaną ustalone pomiędzy Zarządem Głównym i Departamentem Aeronautyki.

Na tem posiedzenie zakończono.

ZARZĄD GŁÓWNY

Przeniesienie biura do nowego lokalu. Zarząd Gł. L. O. P. P. komunikuje, że z dniem 10 listopada b. r. biura Zarządu Gł. jako też redakcji Lotu Polskiego, zostaną przeniesione do nowego lokalu w Warszawie przy ul. Wierzbowej 9, III p. m. 6.

Chwikli lotnicze. Wobec skrócenia przez Polskie Radio czasu wygłaszania „Chwilek Lotniczych" z piętnastu minut na pięć, Zarząd Główny L. O. P. P. zmuszony jest chwilowo przerwać wygłaszanie „Chwilek" z dniem 1 listopada b. r. aż do odwołania.

W związku z powyższem od 1 listopada wygłaszane będą tylko komunikaty we wtorki i czwartki od godz. 15.15 do 15.20.

Posiedzenie Jury Konkursy Muzycznego L. O. P. P. Posiedzenie Jury odbyło się dn. 22 września w składzie: pp. Maszyński, Czerniawski. Gliński, Wieniawski, Niewiadomski i Różycki.

Po rozpatrzeniu wszystkich prac nadesłanych przez komplet sądzących powzięło uchwałę, iż żaden z tych utworów nie zasługuje na nagrodę pieniężną. Wyróżnić możnaby jedynie marsz z godłem „Orliński".

(—) *Tad. Czerniawski,*
(—) *Mateusz Gliński,*
(—) *P. Maszyński,*
(—) *St. Niewiadomski,*
(—) *L. Różycki,*
(—) *Ad. Wieniawski.*

W z związku z decyzją Jury Konkursu Muzycznego, nadesłane prace są do odebrania w Zarządzie Głównym L. O. P. P. w Warszawie przy ul. Długiej 50. II p.

Dodatkowy protokuł. Jury III-go Ogólnokrajowego Konkursu Modeli Latających L. O. P. P. spisany dnia 23 października 1931 r.

Obecni PP.: dyr. Krasuski, kpt. Halewski, kierownik Matzke, red. Osiński, inż. Zalewski.

Posiedzenie Jury w składzie niżej podpisanych członków pod przewodnictwem p. dyr. Krasuskiego ustaliło co następuje:

1) Wobec tego, że Konkurs wskutek złych warunków atmosferycznych nie mógł być dokończony, Jury postanawia nie ogłaszać wyników osiągniętych przez zawodnikó, których modele zdążyły wy-

konać loty i uznać tem samem Konkurs za niebyły.

2) Jury postanowiło zaproponować Zarządowi Głównemu L. O. P. P., ażeby Konkursy dla zawodowców i amatorów odbywały się oddzielnie.

3) Pragnę nadać zawodom charakter bardziej sportowy i oddzielić kontrolę wyczynów od organizacji Jury stawia wniosek, aby zwrócić się do Aeroklubu Rzeczypospolitej, pako czynnika najbardziej w tych sprawach kompetentnego o współdziałanie przy opracowaniu regulaminu zawodów następnych, oraz przeprowadzenia ich kontroli.

4) Przyjęto do wiadomości treść listu inż. Zalewskiego, dotyczącego sporządzenia poprzedniego protokułu Jury z dnia 13 września b. r., zaznaczając, że wynikłe w protokule nieścisłości zostały spowodowane pospiechem, oraz warunkami w jakich protokuł sporządzono.

5) Dodatkowo stwierdza się, że wszyscy uczestnicy biorący udział w powyższym Konkursie otrzymali żetony co Jury uważa za bardzo właściwe.

Na tem protokuł zakończono.

Dyr. Krasuski, inż. Zalewski, kpt. Halewski, red. J. Osiński i H. Matzke.

KOMITET STOŁECZNY

II-gi Marsz w maskach przeciwgazowych w Warszawie. W dniu 25 października b. r. odbył się w Warszawie Drugi Marsz w Maskach Przeciwgazowych, zorganizowany przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. pod protektoratem Szefa Dep. Zdrowia M. S. Wojsk. i V-Przewodniczącego Państwowej Rady Wychowania Fizycznego, gen. dr. St. Roupperta, w obecności Prezesów Zarządu Głównego i Komitetu Stołecznego L. O. P. P. pp: dr. Z. Martynowicza, radcy St. Floryanowicza, skarbnika T. Illinicza-Zeydla, dyr. Wyrzykowskiego, dyr. Markowskiego, oraz licznie zgromadzonych gości z pośród władz wojskowych i cywilnych stolicy.

W skład Komisji Organizacyjnej zawodów weszli: inż. T. Kalusiński (główny kierownik), mjr. Szkolnikowski (kierownik sportowy), kpt. Z. Marynowski (kierownik p/gazowy), kpt. dr. J. Dekański oraz kpt. dr. Bartenbach (kierownicy opieki i badań lekarskich), por. Zieliński (kier. kontroli), J. Okolski (kier. techniczny).

Życzliwy współudział w organizacji marszu zaofiarowali: Sekcja Motocyklowa W. K. S. „Legja", Centrum Wyszkolenia Sanitarnego, Komenda Garnizonu i Placu m. st. Warszawy, Komenda Policji Państwowej, Związek Harcerstwa Polskiego, P. U. W. F. i P. W., Zarząd Okręgu Warszawskiego P. Z. L. A., Szkoła Gazowa, oraz szereg pp oficerów i instytucyj.

Marsz odbył się na 4 ch kilometrowej trasie od Pl. Marszałka Piłsudskiego do Belwederu, wywołując wśród licznie zgromadzonej publiczności ogromne zainteresowanie.

W zawodach wzięły udział: 7 drużyn wojskowych, 22 Drużyny Męskiego i 4 żeńskiego P. W. czyli ogółem 33 drużyny, co niezbicie dowodzi, iż zainicjowane przez Komitet Stołeczny L.O.P.P. w roku zeszłym zawody w maskach stały wody w maskach stały się popularnemi. Zawdzięczając długotrwałemu treningowi przemyślanej organizacji i wznożonej kontroli lekarskiej, osiągnięto wyniki lepsze, niż w roku zeszłym przy równoczesnem braku poważniejszych wypadków z zawodnikami na trasie.

Poniżej wyszczególnione zespoły konkurowały w myśl regulaminu w trzech oddzielnych grupach, osiągając następujące wyniki w marszu:

Grupa wojskowa.

1 miejsce 21 P. P. zespół II-gi czas 21.07,4,

2 miejsce 30 P. P. S. K. zespół I-szy czas 21.08,9,

3 miejsce 21 P. P. zespół I-szy czas 22.30,8,

4 miejsce 1 Baon Sanit. zespół I-szy czaz 23.51,5,

5 miejsce 1 P. A. N. zespół I-szy czas 24.42,3.

6 miejsce 1 P. Art. Przeciwlot. czas 25.24,3

7 miejsce 30 P. P. S. K. zesp. II czas 25.26,6

Grupa P. W. Męskie

1 miejsce Związek Strzelecki P. Fabr. Karab. zes. I 21.45,8

2 miejsce 47 W. D. H. zesp. I czas 22.00,6

3 miejsce Zw. Strzel. Śród. z. I czas 22.12,6

4 miejsce P. W. Federacji P. Z. O. O. z. I czas 22.19,4.

5 miejsce Legja Mocarstwowa z. I czas 22.24,8,

6 miejsce Zw. Strz. Fort Bema z. I czas 22.50,

7 miejsce Zw. Strz. Śródm. zesp. II czas 23.15,8,

8 miejsce Zw. Strz. P. Fabr. Karab. zesp. II czas 23.42,2,

9 miejsce 10 W. D. H. czas 23.54,2,

10 miejsce Zw. Młod. Pionierów zespół I czas 23.59,4,

11 miejsce Zw. Strz. Powązki zespół II czas 24 03,8,

12 miejsce 24 W. D. H. czas 24.10,

13 miejsce 52 W. D. H. czas 24,14,4,

14 miejsce Zw. Strz. „Grochów" czas 24.16,

15 miejsce Zw. Strzelecki im. Berka Joselewicza (zespół I) czas 24.32,2,

16 miejsce Zw. Strz. „Powązki" zespół I czas 25 06,5,

17 miejsce Legja Mocarstwowa zespół II czas 25.17,1,

18 miejsce Zw. Strz. Fort Bema zespół II czas 25.32,1,

19 miejsce P. W. Federacji P. Z. O. O. zespół II czas 26.00,2,

20 miejsce Zw. Strz. im. B. Joselewicza zespół II czas 26.46,4,

21 miejsce Zw. Mł. Pionierów zespół II czas 27.03,8,

22 miejsce 16 W.D.H. czas 27.42,7.

Grupa P. W. żeńskie.

1 miejsce Zw. Strz. Państw. Fab. Kar. czas 29.09,6,

2 miejsce Chor. Żeńsk. Z. H. P. czas 26.28,6,

3 miejsce Org. Przysp. Kob. do Obr. Kraju zespół I czas 26.52,6,

4 miejsce ditto zespół II czas 27.43,7.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

O powstaniu i rozwoju Wileńskiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P. Komitet Kolejowy L. O. P. P. w Wilnie, w chwili obecnej jest bodaj najliczniejszą organizacją na Wileńszczyźnie, ponieważ liczba członków przekracza 10 tysięcy osób. Komitet Powstał w r. 1923 na skutek inicjatywy pp. inż. St. Linowskiego, Al Kisiela, Kaz. Kisiela, A. Niedziółki oraz p. Siuchty. Pierwszy zarząd składał się z inż. B. Cywińskiego, inż St. Łaguny i St. Linowskiego.

Początkowa liczba członków nie przekraczała 200, w roku, zaś 1924 wynosiła zaledwie 500, tem niemniej stała tendencja do wzrostu ilości członków szybko postępowała naprzód. W roku 1927 6000 członków, a 1930 r. — 10200 czł. Od chwili powstania do r. 1930 Komitet Kolejowy rozwijał się w łonie Woj Komitetu miejskiego w Wilnie, posiadając uprawnienia komitetów powiatowych. Od tego czasu otrzymuje zasłużoną samodzielność, jako Komitet Okręgowy; obecnie posiada prawa Komitetów Wojewódzkich i nosi oficjalną nazwę: Wojewódzki Komitet Kolejowy L. O. P. P. Dyrekcji Wileńskiej. Sama nazwa wskazuje na to, iż terenem działalności jest cały obszar Dyrekcji kolejowej, rozciągający się na cztery prawie województwa wschodnie, ale tylko w tak zwanym pasie wywłaszczenia kolejowego. Na tymże obszarze istnieją niezależne komitety wojewódzkie: Wileński, Nowogródzki, Poleski i Białostocki.

Siedzibą komitetu jest Wilno, biuro zaś mieści się, dzięki przychylnemu stanowisku władz kolejowych, w gmachu Dyrekcji kolejowej. Z chwilą uzyskania przez Komitet Kolejowy uprawnień komitetów wojewódzkich, komitety oddziałowe otrzymały uprawnienia komitetów powiatowych; jest ich obecnie 9 w następujących miejscowościach: Wilno, Lida, Królewszczyzna, Baranowicze, Wołkowysk, Brześć n/B, Białystok, Łapy i Grodno.

Rozmach organizacyjny sięga tak daleko, iż ambicją zarządu komitetu jest doprowadzić do takiego stanu, aby na terenie obszaru dyrekcyjnego nie było ani jednego kolejarza nie należącego do L. O. P. P. O napięciu pracy organizacyjenj świadczy jeszcze i ta okoliczność, iż mimo przeżywanego kryzysu gospodarczego, ilość członków się nie zmiejsza, lecz przeciwnie stale się powiększa. Ostatnio np. powstała inicjatywa, aby w szeregi członków zapisywać najbliższą rodzinę. Inicjatywa znalazła żywy oddźwięk wśród kolejarzy, tak iż akcja werbowania nie tylko że nie ustanie lecz przeciwnie, wydatnie wzrośnie.

Wszystko co dotychczas było powiedziane, dotyczy jedynie dorobku organizacyjnego, nie było mowy o pracach dokonanych przez komitet w dziedzinie ściśle lotniczej i przeciwgazdwej, czemu należałoby poświęcić specjalne opracowanie.

Na czele organizacji stoi wieloletni prezes inż. W. Budkiewicz; przewodniczącymi sekcyj poszczególnych są: pp. Paszkiewicz i Wasilewski — sekcja lotnicza; pp. inż. Budkiewicz i Trynkiewicz— sekcja gazowa, pp. Wyszkowski i inż. Witort — sekcja propagandowa; pp. Romaszko i Dudycz — sekcja organizacyjna.

Nadmienić wypada, iż do wszelkich poczynań Komitetu ustosunkowuje się bardzo przychylnie dyr. Kolei inż. K. Falkowski oraz podległe mu organa kolejowe.

Nowa placówka kulturalno-oświatowa L. O. P. P. Na zachodnim krańcu gminy głębockiej i pow. dziśnieńskiego

znajduje się dość duża wioska Rakowce. Mieszkańcy tej wsi do niedawna nie różnili się niczem od swoich sąsiadów z okolicznych wiosek, a i dziś wielu jest jeszcze takich w Rakowcach. Jak zwykle: bierni na wszystko, niechętni do prac samokształceniowych, krzywo patrzący na wszelkie przejawy zdrowej myśli, a nawet często wrogo odnoszący się do jakichkolwiek poczynań kulturalno-oświatowych.

Taki stan rzeczy trwałby nadal, gdyby nie inicjatywa zgodna kilku gospodarzy z Rakowców i osadników wojskowych z kolonij Bohdanowo. Postanowili oni zmienić szarą monotonję codzienną Rakowiec i wskazać mieszkańcom szlachetny a korzystny sposób spędzenia wolnego czasu po pracy. Cała akcja rozpoczęła się w dniu 19 marca 1931 roku, w dniu Imienin Pierwszego Obywatela i Żołnierza Rzeczypospolitej. Dzień ten upamiętniono założeniem Koła L. O. P. P. w Rakowcach, oraz postanowieniem uruchomienia świetlicy przy temże Kole. Wysłano wtedy do Marszałka Józefa Piłsudskiego depeszę hołdowniczą z nadmienieniem, iż mieszkańcy wsi Rakowce i z okolicy uczcili dzień 19 marca zorganizowaniem Koła L. O. P. P., które to Koło prowadzić będzie prace związane ze swoją organizacją, oraz prace kulturalno-oświatowe.

Pierwsze prace poświęcono wtajemniczeniu się w istotę pracy Koła L.O.P.P., a dopiero po opanowaniu tych prac przyszła kolej na świetlicę dla młodzieży i dorosłych. W zorganizowaniu świetlicy wzięli bezpośredni udział p. Jan Michniewicz, prezes Koła, p. St. Zgierska, nauczycielka, oraz osadnicy pp.: Borkowscy, Żukowski i Zgierski.

Uroczystość otwarcia świetlicy odbyła się w dniu 4 b. m., a miała ona następujący przebieg:

W sali szkolnej zebrało się b. dużo młodzieży i gospodarzy ze wsi Rakowce i okolicy, oraz osadnicy. Oczy wszystkich zwracają się ku miejscu zasłoniętem dywanem. Co tam jest? Przed dywanem pełnią straż honorową dwaj strażacy, trzymający wstęgę.

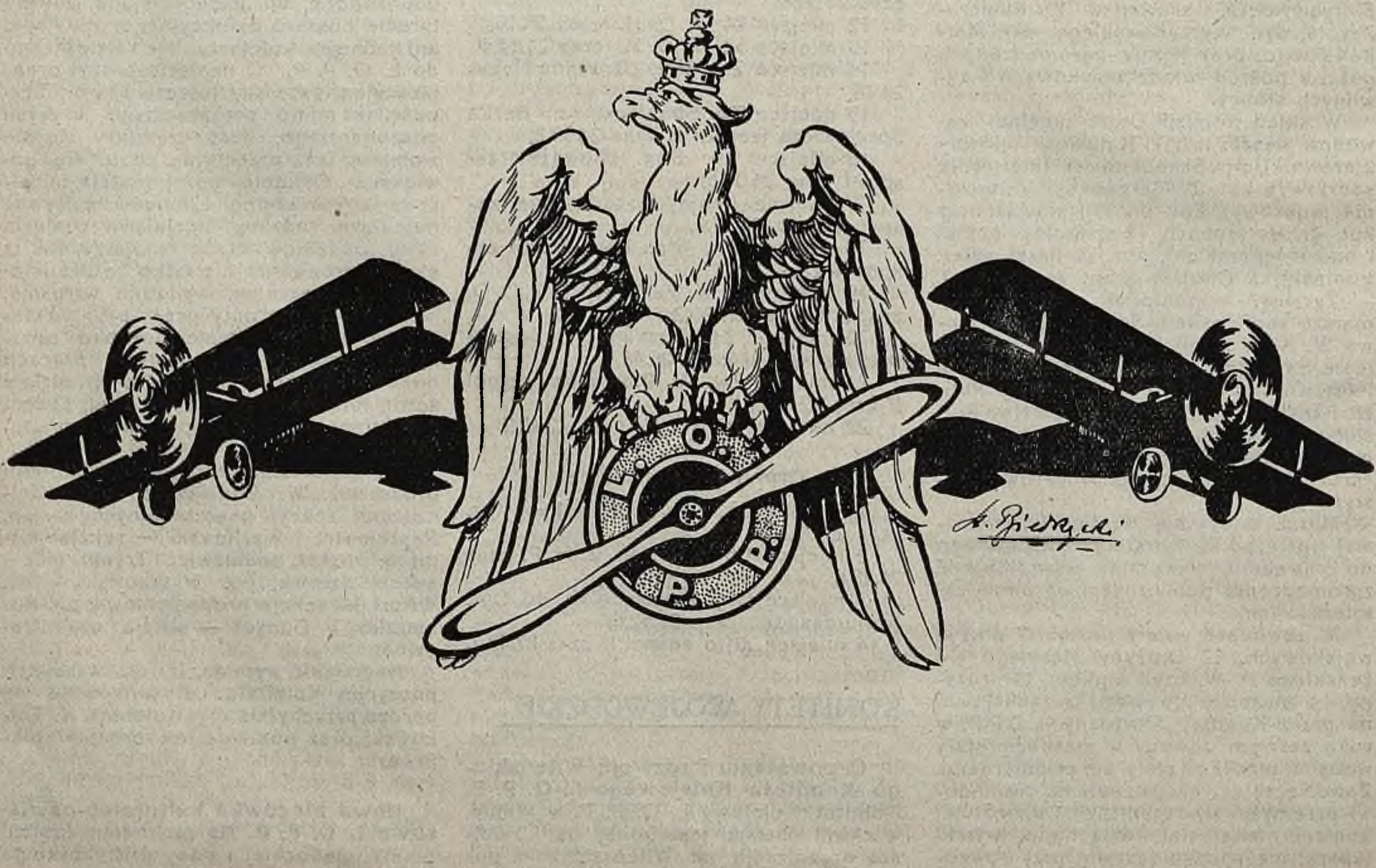
Prezes Koła p. J. Michniewicz wygłosił przemówienię, w którem scharakteryzował życie wioski od chwili odzyskania Niepodległości aż do obecnych czasów. Następnie p. Wł. Maciejewski, instruktor oświaty pozaszkolnej, wyraził szczerą radość z otwarcia świetlicy i wykazał korzyści, jakie przynosi świetlica. Zakończył swe przemowienie życzeniem, by patron świetlicy, marszałek Józef Piłsudski, dodawał im otuchy i energji do prasy, by zapał, jaki okazali zebrani, nie okazał się ogniem słomianym, który zaraz wybuchnie i ginie. Odczytano życzenia pana starosty, oraz wójta gminy, p. Fryzickiego.

Po przemówieniu orkiestra odegrała Pierwszą Brygadę, a p. Wł. Maciejewski nawiązał obecną chwilę ze zmaganiami legjonistów, idących w bój o wolność i niepodległość. Po tych słowach przeciął on wstęgę i podniesiono dywan. Oczom ukazuje ukazuje skromny ale bardzo gustowny obrazek.

Na dużym dywanie, ubranym w zieleń i kwiaty, widnieje u góry Biały Orzeł, niżej portret Marszałka, a w dole napis: „Świetlica Koła L. O. P. P. im Józefa Piłsudskiego".

Przez chwilę trwa milczenie. Oczy i umysły wszystkich skierowane są ku Pierwszemu Żołnierzowi budowniczemu Polski. Chór młodzieży pod kierownictwem p. St. Zgierskiej, odśpiewał wiązankę pieśmi legjonowych.

Po śpiewie nastąpiły zapisy nowych członków do Koła L. O. P. P., oraz zabawa taneczna dla członków Koła i świetlicy.



Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.